TYGODNIK • 22.06.1975 CENA 3 ZŁ

25
1250

SKRZYDLATA POLSKA

Z LOTU PO KRAJU

LOTNICTWO NA MTT W POZNANIU

Na tegorocznych czerwcowych Międzynarodowych Targach Technicznych w Poznaniu z niezwykle bogatą ekspozycją wystąpił polski przemysł lotniczy, reprezentowany przez centralę „PEZETEL". Oferta eksportowa naszego przemysłu lotniczego wyróżniała się wieloma nowościami, świadczącymi o dużej prężności i możliwościach eksportowych tego przemysłu.

Bardzo dużym zainteresowaniem cieszyły się szczególnie nowe konstrukcje agrolotnicze: polsko-radziecki samolot odrzutowy M-15 i samolot PZL-106. Zainteresowanie fachowców zagranicznych budziły również nowe silniki. W stoisku „Pezetela" prezentowano także śmigłowce, szybowce, przyrządy pokładowe, elementy silników oraz nowe technologie klejenia materiałów.

Atrakcyjna oferta polskiego przemysłu lotniczego, który w wielu dziedzinach swej produkcji współpracuje obecnie również z firmami amerykańskimi, szwedzkimi, włoskimi i francuskimi, zaliczana była na MTT do najbardziej interesujących, obok oferty naszego przemysłu stoczniowego oraz maszyn budowlanych i drogowych.

Bardzo ciekawie prezentował się w Poznaniu również radziecki przemysł lotniczy. Ekspozycja „Awiaeksportu" w pawilonie radzieckim, który należał do największych na MTT, demonstrowała bogaty wachlarz wyrobów przemysłu lotniczego ZSRR.

WSPÓŁPRACA ORGANIZACJI SPORTOWO-OBRONNYCH KRAJÓW SOCJALISTYCZNYCH

W Warszawie odbyła się trzydniowa narada (10–12 czerwca) przedstawicieli społecznych organizacji obronnych i sportowych krajów socjalistycznych, zorganizowana przez Zarząd Główny Ligi Obrony Kraju. Wzięły w niej udział delegacje reprezentujące Dymitrowski Komsomoł (Bułgaria), Svazarm (Czechosłowacja), GST (NRD), MHS (Węgry), DOSAAF (ZSRR) oraz organizacje sportowo-obronne z Rumunii, Mongolii, Koreańskiej Republiki Ludowo-Demokratycznej i Polski (LOK i APRL). Delegacji radzieckiej przewodniczył marszałek lotnictwa, trzykrotny Bohater Związku Radzieckiego, **Aleksander Pokryszkin**, pełniący funkcję przewodniczącego DOSAAF.

Celem narady była ocena dotychczasowej współpracy tych organizacji w dziedzinie rozwoju sportów obronnych oraz nakreślenie głównych kierunków na lata 1976–1980. Omówiono także program wspólnych imprez sportowo-obronnych, sprecyzowano zadania w dziedzinie wychowania patriotyczno-obronnego oraz sprawy organizacyjne, dotyczące kalendarza i regulaminów imprez sportowych.

W wyniku narady podpisano wspólne porozumienie o dalszej ścisłej współpracy organizacji obronnych krajów socjalistycznych.

1000 SKOKÓW TADEUSZA LITWIŃSKIEGO

Znany instruktor spadochronowy **Tadeusz Litwiński** wykonał 6 czerwca br. nad lotniskiem Aeroklubu Warszawskiego Gocław swój tysięczny skok spadochronowy z samolotu. Jubileuszowy skok odbył się prawie w 30 rocznicę pierwszego skoku, który wykonał on – jako pierwszy spadochroniarz w Polsce Ludowej – 3 czerwca 1945 r. w Oficerskiej Szkole Lotniczej w Dęblinie, gdzie był instruktorem służby spadochronowo-desantowej. W swej bogatej karierze spadochronowej zasłużony działacz lotnictwa sportowego, T. Litwiński, obecnie rzeczoznawca w Inspektoracie KCSP, wypróbował w powietrzu ok. 50 typów spadochronów i skakał z 20 typów samolotów, śmigłowców, szybowców i balonu oraz ustanowił kilka rekordów krajowych. Do licznych gratulacji dla T. Litwińskiego dołączamy się i my.

LOTNICZE BADANIA GEOFIZYCZNE

Przedsiębiorstwo Poszukiwań Geofizycznych w Warszawie podejmie w najbliższym czasie systematyczne badania geofizyczne za pomocą samolotów – obejmujące niemal całą Polskę. Zostaną tu wykorzystane samoloty An-2, wyposażone w precyzyjną aparaturę geofizyczną i nawigacyjną. Będą one dokonywać pomiarów magnetycznych i radiometrycznych wzdłuż określonych linii.

Lotnicze badania geofizyczne pozwolą na dokładniejsze poznanie budowy geologicznej kraju, m.in. ujawnią granice różnych formacji skalnych, głębokość zalegania podłoża krystalicznego, różnego rodzaju anomalie magnetyczne. Wyniki tych badań ułatwią poszukiwanie kopalin stałych, głównie rud metali i surowców skalnych. Badania aerogeofizyczne umożliwią też rozpoznawanie niektórych wód mineralnych.

NOWE WŁADZE KRAKOWSKICH SENIORÓW LOTNICTWA

W Krakowie obradowało 31 maja walne zebranie sprawozdawczo-wyborcze Klubu Seniorów Lotnictwa przy Aeroklubie Krakowskim. Po podsumowaniu dotychczasowej pracy i ustaleniu zadań na przyszłość wybrano nowe władze klubu. Przewodniczącym został **Julian Sławomirski**, zastępcami – **Zbigniew Sobeńko** i **Józef Zubrzycki**, sekretarzem – **Józef Dzierwa**, jego zastępcą – **Bruno Wierciński**, skarbnikiem – **Edward Działowski**, członkami zarządu: **Kazimierz Wnętrzycki** i **Tomasz Zając**. Ponadto powołano zespoły specjalistyczne, których przewodniczącymi zostali: **Gustaw Pokrzywka** (historyczny), **Aleksander Rudkowski** (odznaczeń i weryfikacji), **Tomasz Zając** (socjalno-bytowy i emerytur), **Kazimierz Wnętrzycki** (pracy z młodzieżą) i **Marian Markowski** (upamiętniania miejsc). Krakowskim seniorom lotnictwa życzymy owocnej działalności. (m.m.)

Waldemar Gross NAJLEPSZYM PILOTEM XIII RAJDU

W gościnnym 2 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Kraków" w Goleniowie zakończyła się 8 czerwca pierwsza, lotniczo-sportowa część XIII Rajdu Samolotowego Dziennikarzy i Pilotów. Finał dziennikarskiej części i zakończenie całego rajdu odbędzie się 28 września br. we Wrocławiu. Wtedy też ogłoszone będą wyniki łączne tej pięknej i jedynej w swoim rodzaju imprezy.

Klasyfikacja lotnicza XIII Rajdu Samolotowego Dziennikarzy i Pilotów przedstawia się następująco:

1. pil. **Waldemar Gross** (Aeroklub Wrocławski), red. **Wiesław Dzięciołowski** („Słowo Polskie") i red. **Jacek Bryl** („Sportowiec") — 934,8 pkt.;

2. pil. **Andrzej Korzeniowski** (Aeroklub Pomorski), red. **Andrzej Szmak** („Kujawy") i red. **Tomasz Agatowski** („Wiraże") — 904,6 pkt.;

3. pil. **Witold Świadek** (Aeroklub Rzeszowski), red. **Jerzy Iwaszkiewicz** („Głos Pracy") i red. **Urszula Garbień** („Filipinka") — 896,8 pkt.;

4. pil. **Lucjan Grabiec** (Aeroklub ROW), red. **Andrzej Walawski** („Życie Warszawy") i red. **Maria Szabłowska** (PR Warszawa — „Muzyka i Aktualności") — 877,4 pkt.;

5. pil. **Jan Pisuk** (Aeroklub Szczeciński), red. **Ryszard Godlewski** („Głos Szczeciński") — 876,4 pkt.;

6. pil. **Jerzy Wyciślak** (Aeroklub Ostrowski), red. **Aleksander Bukowiecki** („Kurier Polski") i red. **Janina Solska** („Sztandar Młodych") — 864 pkt.;

7. pil. **Jerzy Brzeziński** (Aeroklub Poznański), red. **Włodzimierz Paluszkiewicz** („Express Poznański") i red. **Zenon Bosacki** („Tydzień") — 855,6 pkt.;

8. pil. **Ryszard Wyroba** (Aeroklub Bielsko-Bialski), red. **Tadeusz Patan** („Kronika Beskidzka") — 838 pkt.;

9. pil. **Mirosław Gajewski** (Aeroklub Kielecki), red. **Leokadia Sieragowska** („Słowo Ludu"), i red. **Marek Ponikowski** („Perspektywy") — 832,6 pkt.;

10. pil. i red. **Henryk Kucharski** (Aeroklub Warszawski — „Skrzydlata Polska") i red. **Bohdan Kaznowski** („Przyjaźń") — 797,8 pkt.

Relacje z rajdu naszego wysłannika w następnych numerach.

(hek)

W SKRÓCIE

● **Dyrekcja** Tatrzańskiego Parku Narodowego w Zakopanem zdementowała informację o organizowaniu samolotowych lotów turystycznych nad Tatrami i Pieninami, które są parkiem narodowym i nie wolno nad nimi zakłócać ciszy.

● **Olsztyńskie** Planetarium Lotów Kosmicznych oferuje obecnie zwiedzającym nowy program, m.in. „Układ Słoneczny", „Wędrujemy pod gwiazdami", „Zwiedzamy Kosmos", „Spotkanie z kometami", „O budowie wszechświata".

● **Aeroklub** Poznański podpisał porozumienie z okręgowym zarządem organizacji GST w Cottbus (NRD), mające na celu zacieśnienie współpracy w zakresie wymiany sportowców i szkolenia lotniczego.

● **Nad brzegiem** Jeziora Miedwie, w województwie szczecińskim, umieszczona została tablica upamiętniająca tragiczną śmierć załogi radzieckiego samolotu szturmowego ze 103 plsz (pilot – lejtn. **P. G. Panow**, strzelec pokładowy **I. Dżumbajew**), która w czasie minionej wojny runęła do jeziora i po dziś dzień spoczywa na jego dnie.

● **Spadochroniarze** polscy (zespół żeński i męski) startowali (8–15 czerwca) w międzynarodowych zawodach spadochronowych w Halle (NRD). Rezultaty – w następnych numerach.

● **1 Pułk** Lotnictwa Myśliwskiego OPK „Warszawa" gościł 10 czerwca br. czołowych reprezentantów świata polskiej nauki, którzy zapoznali się z historią i dorobkiem sławnego pułku. Goście podziwiali także pokaz nowoczesnego sprzętu lotniczego w powietrzu.

● **Ministerstwo** Łączności wprowadzi do obiegu 30 czerwca br. serię trzech znaczków pocztowych, upamiętniających radziecko-amerykański eksperyment kosmiczny „Sojuz-Apollo". Będą to znaczki wartości – jeden 1,50 zł (fragment połączonych statków) i dwa po 4,90 zł drukowane parami („Sojuz" i „Apollo" przed połączeniem w Kosmosie).

● **W Łodzi** rozegrano międzynarodowe zawody spadochronowe, zorganizowane przez Aeroklub Łódzki z okazji święta „Głosu Robotniczego". Startowali reprezentanci aeroklubów z Wilna (ZSRR), Plowdiw (Bułgaria), Koszyc (CSRS), Wrocławia i Łodzi.

W NASTĘPNYM NUMERZE:

- POTRZEBNE TECHNIKUM MECHANIKÓW LOTNICZYCH
- XX SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA POLSKI
- 663 DYWIZJON SAMOLOTÓW ARTYLERII
- MŁODZI KOSMONAUCI
- ZAPRASZAMY DO BAJKONURU
- TANIEC NAD PALMAMI

NASZA OKŁADKA:

Nowy polski samolot rolniczy PZL-106 podczas międzynarodowego pokazu sprawności załadunku chemikaliów. Trwa to tak krótko, że może być dokonane przy pracującym silniku samolotu. A to skutecznie zwiększa ogólną sprawność agrolotniczą tego samolotu. Więcej na ten temat piszemy na stronach 12–13.

Zdjęcie: BOGUSŁAW J. WITKOWSKI

NA HORYZONCIE

WSPÓŁPRACA SPORTOWO-OBRONNA

Współpraca organizacji sportowo-obronnych krajów socjalistycznych ma już bogate tradycje. Początkowo rozwijała się ona na zasadzie porozumień dwustronnych między organizacjami poszczególnych krajów. Z biegiem lat sporty obronne upowszechniały się w naszych krajach, służąc coraz lepiej działalności patriotyczno-wychowawczej i przygotowywaniu młodzieży do służby wojskowej.

Rok 1969 stał się nowym etapem współpracy organizacji paramilitarnych krajów socjalistycznych. W imię umacniania zwartości państw naszej wspólnoty nawiązano ścisłą współpracę w dziedzinie działalności patriotyczno-wychowawczej i sportowo-obronnej. Zapoczątkowała ją narada przedstawicieli kierownictw organizacji obronnych i sportowych z krajów socjalistycznych właśnie w Warszawie. Spotkania tego rodzaju stały się tradycją i odbyły się kolejno w Karlovych Varach, w Moskwie i obecnie, w dniach 10—12 czerwca br., ponownie w naszej stolicy, gdzie gospodarzem była Liga Obrony Kraju.

Tegorocznej naradzie w Warszawie przypadła ważna rola. Dokonano bowiem na niej oceny dotychczasowej współpracy organizacji sportowo-obronnych oraz wytyczono główne kierunki wspólnych działań na najbliższe pięciolecie. W oparciu o dotychczasowe doświadczenia zmierzają one przede wszystkim do ugruntowania dotychczasowego bogatego dorobku i jeszcze bardziej dynamicznego rozwoju sportów obronnych w krajach naszej wspólnoty. Zadania te będą realizowane w dwóch kierunkach. Pierwszy — to kontynuowanie kompleksowych zawodów pod hasłem „Braterstwo i Przyjaźń", w których znajdą się również imprezy modelarstwa lotniczego i kosmicznego. Drugim kierunkiem działania będą wspólne tzw. zawody przygotowawcze do mistrzostw Europy i świata, w których uwzględniono także szybownictwo i spadochroniarstwo oraz akrobację samolotową.

W czasie warszawskiej narady przyjęto podstawowe założenia organizacyjno-programowe zawodów „Braterstwo i Przyjaźń" i tzw. zawodów przygotowawczych oraz regulaminy poszczególnych imprez wraz z ich kalendarzem na lata 1976—1980.

Było to owocne spotkanie, które służyć będzie dobrze dalszemu pogłębianiu braterskiej współpracy organizacji sportowo-obronnych oraz dynamicznemu rozwojowi sportów obronnych w krajach wspólnoty socjalistycznej.

Ikarus

W roku bieżącym w Warszawie (w dniach 7—15 maja) przeprowadzono finał piątych Manewrów Techniczno-Obronnych ZHP. Uczestniczyło w nich ponad 1 500 reprezentantów z 19 Chorągwi. Rozegrano 22 konkurencje, a wśród nich dwie lotnicze: zawody modeli latających i zawody spadochronowe. Z ciekawostek technicznych warto podać, że wszelkie skomplikowane punktacje w poszczególnych konkurencjach obliczał prawdziwy komputer zainstalowany w miasteczku obozowym i przydzielony harcerzom przez informatyków z Wielkiej Techniki. Zawody lotnicze przeprowadzono na lotnisku Gocław. Spadochroniarze wykonywali po trzy skoki z 800 i 1 000 m w konkurencji na celność lądowania. Startowało 14 drużyn z 14 aeroklubów. Najlepszy okazał się zespół warszawski w składzie: Halina Kalinowska, Robert Turek i Krzysztof Zarzecki, przed zespołami z Krakowa i Bydgoszczy. Indywidualnie pierwsze miejsce zajął Grzegorz Rzepecki (Lublin) przed Zbigniewem Zielińskim (Zielona Góra) i Leszkiem Mańkowskim (Kraków). W konkurencjach modelarskich startowało 76 zawodników.

HARCERZE — LOTNICY

Harcerze zawsze interesowali się lotnictwem i byli jego współtwórcami. W historii ZHP zachowały się na pewno zapisy sukcesów odnoszonych w dwudziestoleciu międzywojennym przez modelarzy i szybowników na międzynarodowych zlotach. Spora byłaby lista nazwisk dziewcząt i chłopców, którzy obok krzyża z lilijką nosili — i noszą, odznaki wyróżniające sportowców lotniczych. W pierwszych, bardzo trudnych latach powojennych harcerze byli inicjatorami, twórcami wielu poczynań lotniczych: pomagali organizować koła Ligi Lotniczej, zakładali modelarnie, szkolili instruktorów modelarskich, tworzyli drużyny lotnicze... listę można by znacznie rozszerzyć. Wymienić jednak trzeba przede wszystkim inicjatywę budowy motoszybowca w pierwszych latach powojennych i podjęcie próby odrodzenia motoszybownictwa (które — dodajmy — właściwie jeszcze czeka na swój „złoty wiek"). Harcerze byli również inicjatorami imprez masowych. Przypomnieć trzeba, iż obecnie szeroko znane „Święto Latawca" powstało dzięki harcerstwu, w latach pięćdziesiątych. To samo dotyczy małego rakietnictwa. Przypomnieć należy inicjatywę upowszechnienia szybownictwa poprzez budowę tak zwanej równoważni, przyrządu naziemnego ułatwiającego opanowanie zasad sztuki pilotażu. Przypomnieć trzeba obozy harcersko-spadochronowe oraz akcję wydawania skryptów, planów czy instrukcji związanych z pracami drużyn lotniczych.

Po okresie wzlotów, tak jak to nieraz w lotnictwie bywa, nastąpiły upadki. Stąd też przyszły czasy, że o inicjatywach lotniczych harcerzy stosunkowo mało mówiono i pisano. Po okresie reorganizacji, silniejszego rzec można zwarcia szeregów, znów o harcerzach coraz głośniej. Sławy im przysporzyła niedawno zakończona „Operacja Frombork" i aktualnie realizowany wieloletni, ambitny program zagospodarowania Bieszczadów. Również ruszyli harcerze-lotnicy. Na razie modelarze i spadochroniarze. Ale już mogą poszczycić się bardzo dobrymi wynikami swej pracy. Delegaci V Zjazdu ZHP w 1973 roku w liście skierowanym do Drużyn Harcerskiej Służby Polsce Socjalistycznej pisali: „...To Wy będziecie wśród tych, którzy zwielokrotnią nasze bogactwo narodowe i urzeczywistnią rewolucję naukowo-techniczną w naszym kraju. To Wy odkryjecie to, czego w nauce jeszcze nie odkryto, skonstruujecie to, czego w technice jeszcze nie skonstruowano. Uczcie się już dziś tworzyć dzień jutrzejszy — pogłębiajcie i rozwijajcie swoją wiedzę, zainteresowania, umiejętności!".

List, którego fragment przytoczyłem, skierowany został do młodzieży szkół ponadpodstawowych. To znaczy do tych, którzy wypróbowali swe siły w licznych czynach ZHP, gdzie wyrasta aktyw wszystkich związków młodzieży zrzeszonych w Federacji Socjalistycznych Związków Młodzieży Polskiej.

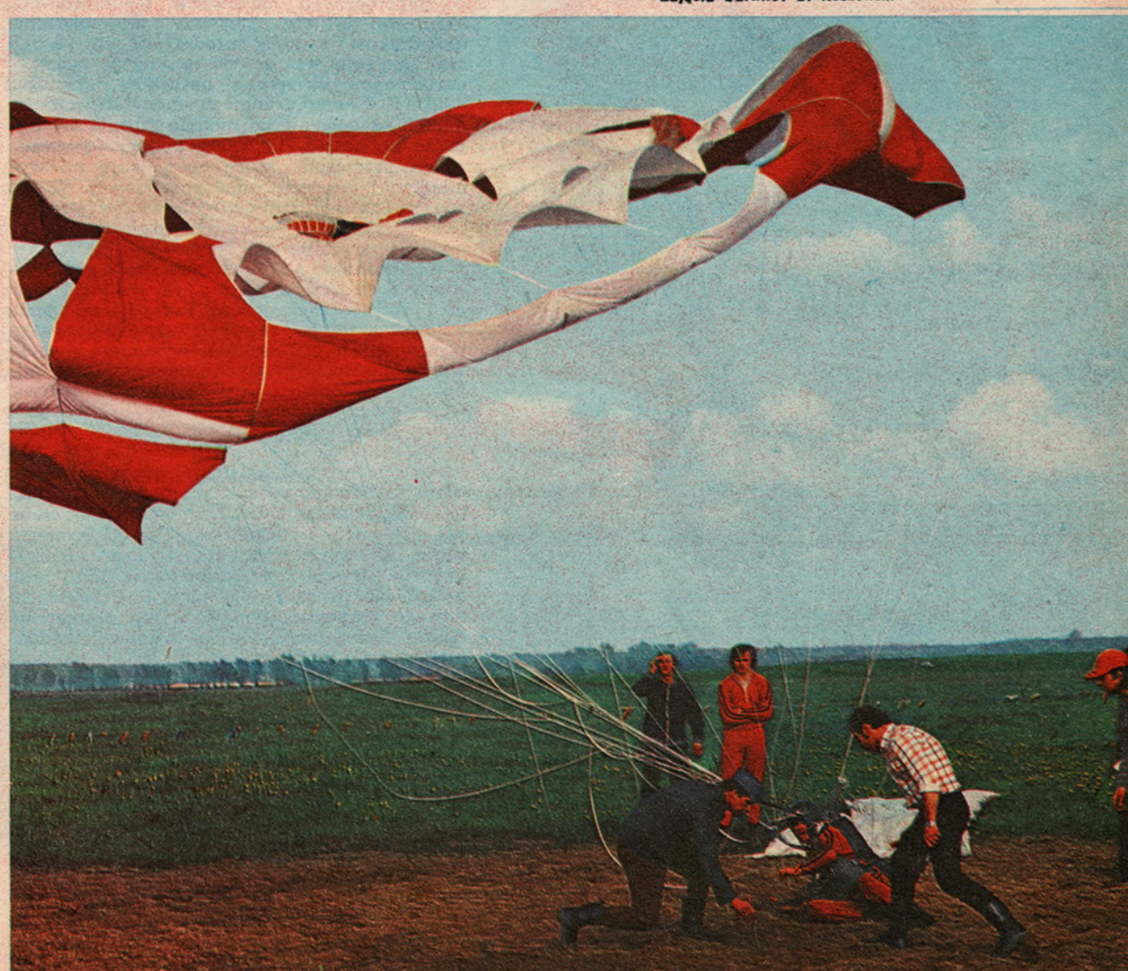
Korzystając z zaproszenia Głównej Kwatery ZHP, miałem możność w ciągu ostatnich lat uczestniczenia w licznych spotkaniach, sympozjach, turniejach i manewrach. Obserwowałem od kilku lat rozszerzanie działalności Związku i troskę o upowszechnianie zagadnień technicznych, w tym lotnictwa: od modelarstwa po szybownictwo, wśród dzieci i młodzieży. Nie przypadkiem też w programie prac drużyn szczepów znajdują się zajęcia z lotnictwem związane, a na manewrach techniczno-obronnych rozgrywanych co dwa lata już startują modelarze i spadochroniarze. Znane są poza tym ogólnopolskie Turnieje Młodych Mistrzów Techniki, na które wielokrotnie zgłaszano prace związane z modelarstwem lotniczym lub kosmicznym. Istnieje Biuro Patentów Młodzieżowych oraz Kluby Specjalnościowe. A wszędzie znaleźć można również i technikę lotniczą.

* * *

O naświetlenie aktualnej sytuacji w ZHP — naturalnie spraw związanych z lotnictwem — poprosiłem dh. **Bolesława Palamera**, kierownika Wydziału Szkół Ponadpodstawowych Głównej Kwatery Związku Harcerstwa Polskiego.

„Lotnictwem interesuje się coraz to większe grono harcerzy — mówi kierownik — w organizacji naszej liczącej obecnie dwa i pół miliona członków. Szczególny nacisk kładziemy na tę część organizacji, która pracuje w szkołach średnich i skupia 600 tysięcy członków. Za dwa lata spodziewamy się powiększenia tej liczby do miliona. Wiąże się to z postępującym, klasa po klasie, wejściem ZHP do szkół średnich, który to proces zapoczątkowano dwa lata temu w wy-

Już po raz drugi w Manewrach Techniczno-Obronnych uczestniczyli harcerze – skoczkowie spadochronowi. Zdjęcia barwne: B. Koszewski



Po raz pierwszy w tegorocznych V Manewrach Techniczno-Obronnych rozgrywano konkurencje modelarskie: startowały modele latające i rakiety. U góry — główny sędzia Wiktor Czerniawski z Olsztyna wśród zawodników.
Zdjęcia: B. Koszewski

niku decyzji Rady Głównej Federacji i naszego Zjazdu. Opiekujemy się całą młodzieżą uczącą się. Istnieje zatem doskonałe pole do popisu w zakresie popularyzowania nowoczesnej techniki. Lotnictwo bowiem traktujemy jako część wychowania technicznego, gdzie skupiają się zainteresowania specjalistyczne, a każdy może znaleźć coś dla siebie. Od mniej więcej dwóch — trzech lat obserwujemy wzmożone zainteresowanie, ruch szczepów harcerskich w kierunku modelarni aeroklubowych i innych wszędzie tam, gdzie prowadzone są zajęcia małego lotnictwa. Dotyczy to szczególnie młodszych członków naszej organizacji. Rozwijają się również kluby specjalistycznych zainteresowań. Można powiedzieć przy okazji, że już pierwszy start po reorganizacji przyniósł sukcesy. Myślę o zeszłorocznych IV Międzynarodowych Zawodach Młodych Techników, rozgrywanych pod egidą CIAEA (Międzynarodowe Stowarzyszenie Organizacji Dziecięcych) w Bratysławie. Zajęliśmy tam drugie miejsce w kategorii modeli na uwięzi i piąte w kategorii szybowców A-1.

Następne zawody tego rodzaju odbędą się w roku 1976 w Polsce. Przynajmniej taką propozycję zgłosiliśmy. W związku z tym do tegorocznych manewrów techniczno-obronnych po raz pierwszy wprowadzono uczestników z klas młodszych, aby mogli oni przygotować się do zawodów międzynarodowych w sposób naturalny, startując właśnie w konkurencjach modelarskich: od modeli szybowców po modele kosmiczne. Regulamin naszej imprezy podporządkowano zatem przepisom, które obowiązują na wymienionej imprezie międzynarodowej. W ten sposób nasze manewry stają się imprezą eliminacyjną do spotkań międzynarodowych, czego poprzednio nie było.

Wspominając o manewrach techniczno-obronnych trzeba, dodać, że spadochroniarze brali w nich udział już po raz drugi, a modelarze po raz pierwszy. W wyniku poczynionych doświadczeń wysunięto projekt włączenia do przyszłych manewrów (a odbywają się one co dwa lata) szybownictwa. Oczywiście, zamiar nasz może być realizowany tylko i wyłącznie przy ścisłej współpracy z Aeroklubem PRL. Mógłby ktoś powiedzieć, że nie znajdziemy wśród członków ZHP szybowników z niezbędnym dla startów w zawodach przygotowaniem. Trzeba tu wyjaśnić, że organizacja nasza odbiegła nieco od swych tradycyjnych form. Niekoniecznie trzeba być członkiem ZHP, aby realizować program organizacji. Przykładem nowego zupełnie podejścia są Harcerskie Kluby Specjalnościowe w szkołach, będące niejako przedsionkiem organizacji. Członkiem drużyny jest harcerz, ale obok drużyny — w szczepie organizowany jest klub zainteresowań, do którego mogą należeć wszyscy, niekoniecznie będący członkami ZHP. Mimo iż chcemy mieć organizację dużą i prężną masową — nie uważamy, aby musiała to być organizacja powszechna, obowiązkowa.

Zrozumiałe jest, że Związek Harcerstwa Polskiego w zakresie sportów lotniczych współpracuje z Aeroklubem PRL. Współpraca ta rozwija się doskonale ku zadowoleniu obu organizacji. Coraz częściej, na przykład, działacze aeroklubu stają się również działaczami ZHP i odwrotnie: część harcerzy uzyskuje uprawnienia sportowców lotniczych".

* * *

Można by sądzić, iż nad prawidłowym rozwojem politechnizacji i zajęć lotniczo-technicznych czuwa rozległy sztab pracowników i służb pomocniczych w Głównej Kwaterze ZHP. Harcerze nigdy jednak specjalnie nie byli, a tym bardziej nie są obecnie zwolennikami nadmiernie rozbudowanej administracji, tonącej w stertach papieru. Większość prac również i lotniczo-technicznych wykonywana jest przez aktyw społeczny. W tym także fakcie można się doszukiwać mocy organizacji.

Nad wszystkimi zagadnieniami harcersko-lotniczymi sprawuje pieczę w Kwaterze Głównej Wydział Szkół Ponadpodstawowych. Wydział ten przede wszystkim (chociaż wbrew swej nazwie) kieruje pracą harcerstwa w szkołach średnich, czyli znaną od dwóch lat Harcerską Służbą Polsce Socjalistycznej. W pracach HSPS wielką wagę przywiązuje się do zajęć z młodszymi. Chodzi przy tym o współpracę uczniów szkół podstawowych z uczniami szkół średnich — ponadpodstawowych w realizacji zadań stawianych przez harcerstwo. Jedną ze spraw głównych, które mogą pomagać szkole podstawowej, jest technika. Dlatego też poza bezpośrednim kierowaniem harcerstwem w szkołach średnich wspomniany wydział kieruje w odniesieniu do całego Związku wychowaniem obronnym i technicznym. Wydziałowi etatowemu (a instruktorzy etatowi stanowią w ZHP tylko 1 proc.), bardzo nielicznemu, pomaga szeroki aktyw społeczny, a m.in. Inspektorat Lotniczy. Inspektorat ten prowadzi **Mieczysław Kamiński**, dodajmy — kierownik Wydziału Spadochronowego Aeroklubu PRL. Podobne inspektoraty społeczne istnieją w niektórych, niestety, jeszcze nie wszystkich, Chorągwiach. Przede wszystkim można je znaleźć, tam, gdzie istnieją aerokluby. Do najbardziej, rzec można, aktywnych Inspektoratów zaliczane są: Warszawski, Olsztyński, Lubelski i Wrocławski.

Perspektywy dla harcerzy-lotników i młodzieży szkolnej zainteresowanej sprawami techniki są w nowej, zapoczątkowanej zaledwie dwa lata temu strukturze bardzo obiecujące. Co prawda, doświadczeni instruktorzy proszą o nieco cierpliwości w ocenach i pochwałach, bo przecież dopiero w roku bieżącym w szkołach średnich pracę ideowo-wychowawczą przejmie harcerstwo, a za rok — dwa w szkołach ponadpodstawowych, gdzie działały dotąd trzy organizacje młodzieżowe. Zdaniem doświadczonych harcerzy-wychowawców najlepiej praca układa się w małych miastach i miasteczkach, gorzej natomiast w wielkich. Nie można zatem oceniać pracy całego harcerstwa przez pryzmat miast dużych. Trudności wychowawcze młodzieży wielkomiejskiej są, zdaniem socjologów, znane we wszystkich bodaj dużych miastach świata. Tym wszystkim trudnościom wychodzi naprzeciw nowy, może dla niektórych doświadczalny, system pracy naszego harcerstwa. Najniższą komórką jest i pozostaje drużyna, czyli konkretnie — paczka dobrych kolegów z jednej klasy, kierowana przez rówieśnika. Oczywiście, kierownictwo harcerstwa zdaje sobie sprawę, że proces „dotarcia się" nowych ogniw musi potrwać przez pewien okres czasu. Fakt zaś, że młodzież będzie miała zwiększone możliwości wyżycia się, zrealizowania swoich zamiarów również poprzez zajęcia lotniczo-techniczne, jest dla wszystkich, którzy pragną dziś budować jutro naszego kraju, oczywistym, rozsądnym działaniem. A jeśli do tych, być może górnolotnych słów dodam, że wszystkie dziedziny lotnictwa stale się rozrastają, że potrzebujemy już obecnie coraz więcej techników, pilotów, mechaników, konstruktorów i setki innych specjalistów, to jasnym jest, że pomoc ZHP w kształtowaniu między innymi zamiłowań techniczno-lotniczych i sportowych już od szkolnej ławki staje się nieocenioną.

PAWEŁ ELSZTEIN

Fragment sali w Filharmonii, w której odbyła się uroczystość 40-lecia Aeroklubu Częstochowskiego (24 maja 1975 r.).

MIASTO ENTUZJASTÓW LOTNICTWA

Niezbyt chętnie wyjeżdżam na różnego rodzaju lotnicze uroczystości jubileuszowe. Cechuje je bowiem na ogół szczególny rytuał przemówienia, liczne toasty, nieporadna reżyseria. Dlatego też, gdy redaktor naczelny zakomunikował mi o wyjeździe do Częstochowy, zapewne nie wyczytał z mojej miny entuzjazmu.

Cóż, w pracy dziennikarskiej bywają różne wyjazdy. Miałem udać się na uroczystość 40-lecia klubu lotniczego. Po chwili zastanowienia przyszło nagle olśnienie. Moje szare komórki jakby obudziły się z letargu: jakie 40-lecie? Czyżby Aeroklub Częstochowski istniał już przed 1939 rokiem?

Nim wyjechałem przeczytałem co „Skrzydlata" pisała w 1945 r. o powstaniu Aeroklubu Częstochowskiego. Krótka informacja dotyczyła celów i środków działania ówczesnego zarządu klubu. Na pierwszym miejscu stawiano uprawianie sportu lotniczego, następnie szerzenie wiedzy lotniczej i modelarskiej, dalej — propagowanie lotnictwa, wreszcie przygotowanie jego rezerw i utrzymanie ich w stałym treningu.

Te czteropunktowe cele i środki działania tworzącego się od podstaw Aeroklubu Częstochowskiego wzbudziły moje zainteresowanie. Nie tylko. Uznanie dla tych entuzjastów, którzy przed trzydziestu laty umieli nakreślić właśnie taki, a nie inny program postępowania, postawili przed sobą i członkami klubu założenia śmiałe, piękne i jednoznaczne zarazem.

Wówczas to powziąłem myśl przeprowadzenia konfrontacji powojennej pracy klubu z dniem dzisiejszym. Jak ona wypadnie? Zastanawiałem się nad tym zarówno w czasie podróży jak i po przybyciu na miejsce. Już pierwsze kontakty z działaczami miejscowymi, a także z kierownictwem klubu, stwarzały zachętę do poznania osiągnięć sportowców lotniczych Częstochowy.

Atmosfera jaka towarzyszyła uroczystościom jubileuszowym ACz urzekła mnie oraz sprawiła, iż czułem się tam nie jako gość, ale ktoś bliski, którego wiążą z klubem serdeczne nici przyjaźni.

W przeddzień jubileuszu uczestniczyłem w spotkaniu pionierów lotnictwa sportowego Częstochowy. Przy czarnej kawie, w koleżeńskim nastroju, rozmawiano, dyskutowano oraz wspominano szczególnie pierwsze lata po zakończeniu wojny. Przypominano sobie ludzi oraz ich inicjatywy, decyzje władz miasta pomagające entuzjastom w okrzepnięciu lotnictwa sportowego, a szczególnie szybownictwa. Mówiono o sprawach wszystkim bardzo bliskich i serdecznych.

Nie sposób wymienić i uhonorować wszystkich uczestników spotkania. Niemniej, w tym miejscu, chciałbym zrobić wyjątek dla jednego z nich, człowieka lubianego i wysoko cenionego w tamtych, trudnych latach odbudowy kraju. Mam na myśli instruktora i jednocześnie kierownika ośrodka szybowcowego **Henryka Sięgę**. Swego czasu wspominali mi o jego poświęceniu i ofiarności **Romuald Flach** i **Tadeusz Więckowski.**

Mile zaskoczyła mnie wypowiedź jednego z działaczy, który w swym wystąpieniu stwierdził, iż jest wzruszony atmosferą klubową — bardzo ważnym czynnikiem budującym pomosty pomiędzy ludźmi. Taka atmosfera, taki duch rodzinny — podkreślił — panował w pierwszych latach po zakończeniu wojny. Jest szczęśliwy, że atmosfera jaką zastał przypomina mu tę sprzed wielu lat, kiedy to wraz z innymi organizował życie klubowe. Cieszy go ten fakt i ma ogromne uznanie dla władz klubu i jego działaczy, że umieli stworzyć taką właśnie atmosferę. Mimo iż starszy jest o 30 lat, nastrój w klubie sprawił, iż poczuł się młodszym.

Oklaski zebranych były nie tylko aprobatą wystąpienia, ale i podziękowania dla aktualnego kierownictwa klubu. Krótko mó-

DOKOŃCZENIE NA STR. 11

Wiceminister Komunikacji gen. dyw. pil. Jan Raczkowski wbija symboliczny gwóźdź w drzewce sztandaru Aeroklubu Częstochowskiego. Zdjęcia: BERNARD KOSZEWSKI

Prezydent m. Częstochowy Ryszard Matysiakiewicz dekoruje sztandar ACz., ufundowany przez społeczeństwo miasta, złotą odznaką „Zasłużonemu w Rozwoju Województwa Katowickiego".

POWIETRZNY ZWIAD (3) "SKRZYDLATEJ"

korespondencja własna z pokładu "Wilgi"

Henryk Kucharski

W AEROKLUBIE POD ŚNIEŻKĄ

Droga z Zielonej Góry do Jeleniej Góry układała się nam, nie tylko dosłownie, ale i w przenośni „pod górę". Dała się ona odczuć po minięciu autostrady, gdzieś od Bolesławca. Kępki gniewnych chmur porozsiadały się to na wierzchołkach gór, to w dolinach, zagradzając nam całkowicie drogę do Kotliny Jeleniogórskiej. Nad Lwówkiem Śląskim stanęliśmy więc w kręgu, czekając na możliwość przedarcia się do przodu. Na wszelki wypadek trzeba jednak było pomyśleć także o odwrocie. Tworzące się między chmurami okna dawały na szczęście szansę lotu naprzód. Nieco klucząc „Wilga" sprytnie ale bezpiecznie parła do celu. Wkrótce usłyszałem głos w słuchawkach:

— Czarli romeo hotel, gdzie jesteś, czekamy na ciebie...

To jeleniogórskie lotnisko, gdzie mimo późnej pory dnia czekają na nasz przylot.

— Nad Wleniem, za dziesięć minut u was — odpowiadam.

I oto już przed nami Jeżów — miejsce dobrze znane szybownikom. Lecimy wzdłuż zachodniego zbocza, nad którym setki młodych pilotów zdobywało warunki czasowe do srebrnych odznak. Sam też tu latałem, jeszcze na „Salamandrach", po starcie z lin gumowych. Teraz nad zboczem czasami pojawi się pojedynczy szybowiec z Jeleniej Góry. Cicho jest też na szczycie Jeżowa. Na tętniącym do niedawna, pięknym górskim szybowisku stoją tylko te same co dawniej, ale jakże smutne hangary. W jednym rozgościły się miejscowe Zakłady Szybowcowe, w drugim magazyn, a trzeci wydzierżawiony jest po prostu Zakładom Papierniczym. Od czasu do czasu szybowisko ożywiają lotniczym gwarem tylko modelarze i spadochroniarze. Ci ostatni na południowym stoku wysypali sobie nawet piaskowe koło do skoków. Jeżów wspominam zawsze ze wzruszeniem. To tu przez kilkanaście lat pod rząd odbywały się zaniechane przed trzema laty, piękne i jedyne w swoim rodzaju Jeżowskie Zawody Szybowcowe o Puchar „Skrzydlatej Polski".

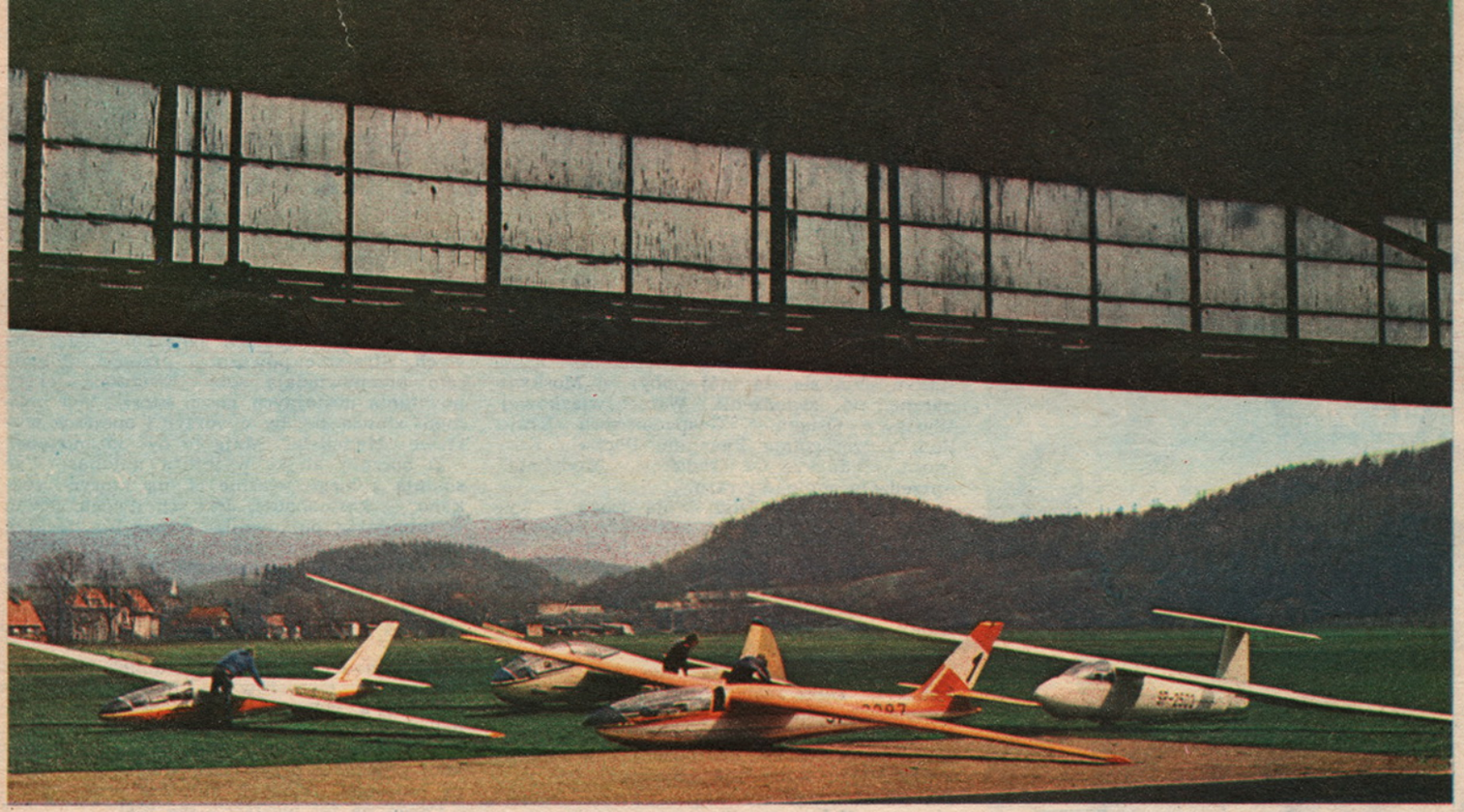
Znad Jeżowskiej góry, mijając Zabobrze, nową i nowoczesną dzielnicę mieszkaniową Jeleniej Góry, spływamy na małe, okolone miejską zabudową lotnisko miejscowego aeroklubu. Witam się ze starymi znajmymi. Jest Wiesław Dziedzio — szef wyszkolenia, Jan Klęka — mechanik lotniczy, Bronisław Burakiewicz — instruktor szybowcowy... Wieloletni pracownicy, dobrzy fachowcy, ludzie bez reszty oddani lotnictwu. Tak zresztą jak wszyscy pracownicy Aeroklubu Jeleniogórskiego.

Jest późno, jedziemy więc do Jeżowa, odległego o 7 kilometrów od lotniska. Tam właśnie mieści się siedziba Aeroklubu Jeleniogórskiego. — W pięknie utrzymanym i nowo wyposażonym ośrodku byłej Wyczynowej Szkoły Szybowcowej otrzymujemy dwuosobowy pokój z radiem i telewizorem. W budynku głównym i sąsiednim, odnowionym baraku jest łącznie 120 miejsc noclegowych. Nie zdarza się więc, aby przyjeżdżający do Jeżowa piloci mieli kłopoty z noclegami. Niestety, na ogół mało bywa w ośrodku pilotów. W czasie ostatnich świąt zimowych było ich tu nawet blisko 30, z kraju i zagranicy „polujących" na diamenty wysokościowe. Latem bywa Jeżów miejscem centralnych zawodów modelarskich. Korzystają z ośrodka uczestnicy regionalnych zawodów lotniczych. W czerwcu rozpoczęły się tu dziesięcioosobowe turnusy członków szybowcowej kadry juniorów, które trwać będą do sierpnia. Głównie jednak z pięknego ośrodka AJ w Jeżowie Sudeckim korzystają nielotnicy. W br. na całe wakacje ośrodek w Jeżowie wynajęty jest od dawna na kolonie dziecięce.

W rozmowie z wieloletnim szefem technicznym inż. Tadeuszem Pieńkowskim, który podczas naszej wizyty zastępował chorego kierownika AJ Jana Jąkalę, i szefem wyszkolenia Wiesławem Dziedzio, wyrażam zdziwienie takim wykorzystywaniem lotniczego Jeżowa. Odpowiedź jest złożona. Wyciągam jednak z niej jeden zasadniczy wniosek: aeroklubowi po prostu nie opłaci się zapełniać Jeżowa lotnikami. Nielotnicy za pomieszkanie w Jeżowie dobrze zapłacą. I nie trzeba im organizować latania. A dlaczego nie kontynuuje się Zawodów Jeżowskich? Brak środków. Może by w Jeżowie urządzać wczasy lotnicze? Tak, ale kadrze trzeba płacić więcej. Instruktorzy i mechanicy to też ludzie. Aeroklub pracuje okrągły rok. W sezonie falowym, który trwa od jesieni do wiosny, nawet dla dwóch pilotów, którzy przyjechali z końca kraju — trzeba organizować loty, wykładać cały start. No, bo szkoda, żeby wyjechali bez diamentów, kiedy nad Śnieżką szaleje halny. A tu zimno lub mokro, ręce grabieją lub nogi po kostki w błocie. Aeroklub ma status ośrodka, ludzie muszą być ciągle w pogotowiu, ale płace dla nich są na poziomie aeroklubu kategorii B. Skromnej garstki padających na nosy ludzi nie można więc już dalej dociążać pracą. Trzeba też skądś czerpać

Odprawę przed lotami prowadzi szef wyszkolenia Aeroklubu Jeleniogórskiego Wiesław Dziedzio (siedzi w samochodzie).

Przedstawiciel utalentowanej jeleniogórskiej młodzieży lotniczej, Marek Jasiński.



Widok z hangaru na szybowce i lotnisko aeroklubu województwa jeleniogórskiego.
Zdjęcia: BERNARD KOSZEWSKI

odgórnie zaplanowane, kilkusettysięczne „dochody własne". Może jeszcze niezupełnie mnie to wszystko przekonuje, ale zaczynam co nieco rozumieć. A marzyłem w swojej naiwności, że będę mógł wykupić sobie dostępne dla wszystkich członków aeroklubów regionalnych lotnicze wczasy w Jeżowie Sudeckim i nie tylko wypocząć, ale także dobrze sobie polatać, chociażby na prostym szybowcu, na żaglu nad zboczem.

Z tego co napisałem niech jednak nikt nie wysnuwa wniosków, że Aeroklubowi Jeleniogórskiemu zwyczajnie nie chce się latać. Wyniki ostatnich lat mówią, że jest wręcz odwrotnie. Szkoli się tu lotniczą młodzież nie gorzej i nie mniej niż w innych nawet większych aeroklubach. W sezonie falowym, od 1 grudnia 1974 r., zdobyto w Jeleniej Górze 14 diamentów wysokościowych i to pomimo niedostatku szybowców „falowych". Już w kwietniu br. Marek Koselski i Jerzy Osmólski zdobyli diamenty za przeloty docelowo-powrotne ponad 300 km. Wykonano też szereg innych przelotów. Najmłodsi piloci już na początku sezonu uzyskali pierwsze srebrne odznaki szybowcowe. Tylko od grudnia do kwietnia wylatano w AJ 600 godzin na szybowcach. Swoje plany w zakresie szkolenia i treningu realizują sukcesywnie sekcje samolotowa i spadochronowa. Z początkiem wakacji rozpoczyna się na lotnisku skoszarowany kurs podstawowego szkolenia szybowcowego. W Jeżowie szkolić się będą kandydaci na skoczków spadochronowych. Niedostatek samolotów ogranicza bardzo szkolenie silnikowe. Jeśli już mowa o sprzęcie to brakuje też aparatów tlenowych, przyrządów pokładowych, radiostacji, akumulatorów. Trzeba się więc dobrze „gimnastykować", żeby wywiązać się z rozlicznych zadań. Można śmiało powiedzieć, że udaje się to dobrze pracownikom Aeroklubu Jeleniogórskiego, z energicznym kierownikiem Janem Jąkałą na czele. Aeroklub pod Śnieżką może też zawsze liczyć — zwłaszcza w sprawach gospodarczych — na swój Zarząd, z prezesem gen. bryg. pil. Julianem Październiorem.

Godne jest to tym większego uznania, że w ogóle praca w aeroklubie i dla aeroklubu jest niełatwa. Powiatowy dotąd Aeroklub Jeleniogórski może jednak mówić nie tylko o dotychczasowych osiągnięciach, ale chyba także o istniejących perspektywach. Jest już aeroklubem nowego województwa jeleniogórskiego. Nie wątpimy że jest to szansa nie tylko dla miasta i województwa, ale także dla ich aeroklubu; że gospodarze nowego województwa nie zapomną również o swym skrzydlatym dziecku, które ma szansę stać się czołowym ośrodkiem lotniczym kraju, tak jak to było już przed laty.

Kwietniowa, wolna od pracy sobota obrodziła w Jeleniej Górze cumulusami. Mechanik Franciszek Kościuczuk przewozi nas z Jeżowa wysłużoną aeroklubową „Warszawą" na lotnisko. Na starcie już stoi 12 szybowców i trzy samoloty. Kadra wyszkoleniowa — W. Dziedzio, R. Szpieć i Br. Burakiewicz — rozpoczyna swoją pracę. Wśród pilotów mieszanka doświadczenia i młodości, z przewagą tej ostatniej. Przyszli polatać Stanisław Babiarz, Witold Bródka, Jerzy Szempliński, Jerzy Jarmoluk, Marek Jasiński, Marek Korneć, Mirosław Urbanowicz i inni. Latanie, aż miło popatrzeć. Jeszcze ostatnia pieczątka zawiadowcy i społecznego instruktora AJ Jana Jasińskiego i odrywamy się od lotniska. Nowy kurs ma zaprowadzić nas do Opola. Wciąż jednak myślę o tym, kiedy będę mógł przyjechać do Jeleniej Góry na duże zawody lub na wczasy lotnicze do Jeżowa. Bo moim zdaniem ośrodek lotniczy powinien służyć przede wszystkim lotnikom.

W ZASIĘGU SKRZYDEŁ

BALONY

— Komu do szczęścia potrzebne są balony? — może spytać ktoś, dla kogo możliwość bezszelestnego unoszenia się w powietrzu jest zupełnie obojętna. Ktoś inny mógłby jednak równie dobrze spytać — a po co komu wspinanie się na górskie szczyty, penetrowanie trudno dostępnych jaskiń, czy nurkowanie w głębinach wód? Tego rodzaju pytań mogłoby być oczywiście więcej. Uważając je jednak za bezprzedmiotowe, tym spokojniej pomówmy o... baloniarstwie.

W Polsce ma ono bardzo bogate tradycje, że przypomnę tylko szereg zwycięstw naszych reprezentantów w największych na świecie przed wojną zawodach o puchar Gordon-Bennetta. Po niszczycielskiej wojnie odradzanie się polskiego baloniarstwa było niełatwe, ale wielce obiecujące i nawet znaczone sukcesami zagranicznymi. Od kilkunastu lat praktycznie brak jest natomiast balonów pod polskim niebem. Jest jednak wciąż w naszym kraju dość liczne grono entuzjastów tej majestatycznie pięknej i niezwykłej dziedziny lotniczej, której w miarę swoich możliwości stara się patronować Aeroklub PRL. Ci bezinteresowni fanatycy postanowili raz jeszcze przypomnieć swoją umiłowaną dziedzinę szerokim rzeszom społeczeństwa. Nie żałując własnego czasu, znaleźli mecenasów skłonnych wyłożyć nieco grosza na start dwóch istniejących w kraju balonów z terenów Stadionu X-lecia w Warszawie, w dniu zakończenia XXVIII Wyścigu Pokoju. Okazja była więc znakomita, tym bardziej, że ostatni start balonu w stolicy odbył się aż 13 lat temu. Nie bez trudu załatwiono związane z takim startem formalności. Przywieziono do Warszawy powłoki balonów „Stomil" z Poznania i „Pollena" z Katowic. Zbudowano specjalne ujęcie gazu do wypełnienia powłok. Przy olbrzymim zainteresowaniu warszawiaków, przybyłych na stadion, zaczęto przygotowywać balony do startu. I kiedy już radość rozpierała serca baloniarzom, w ostaniej chwili pozbawiono ich złudzeń. Start został odwołany, a warszawiacy nie zobaczyli balonów w powietrzu.

Nie próbujemy wnikać w przyczyny zakazu startu. Są przypadki i racje nadrzędne, którym poporządkowane być muszą nie tylko starty balonów. Szkoda jednak społecznego, bezinteresownego wysiłku wielu ludzi, zaangażowanych przy tym przedsięwzięciu, nie mówiąc o poniesionych kosztach. Biednym jednak wiatr zawsze w oczy wieje — są skłonni powtarzać baloniarze.

Zahartowani już wieloma niepowodzeniami baloniarze nie tracą jednak nadziei. Wierzą, że przeżywające na świecie wielki renesans baloniarstwo rozwinie się ponownie także w naszym kraju. Marzą o nowych balonach — tradycyjnych i na ogrzane powietrze. Planują nowe starty „Stomila" i „Polleny" w kraju, m.in. w Łodzi, a także w Warszawie, być może nawet już podczas najbliższego Święta „Trybuny Ludu". W międzyczasie wybrali się na zawody do Czechosłowacji. Znaleźli też nowych mecenasów wśród przemysłowych potentatów, którzy skłonni są sfinansować budowę nowych balonów — pod jednym wszakże warunkiem: że balony będą latać i reklamować ich wyroby. Istnieje więc szansa połączenia komercjalnych interesów bogatych mecenasów z odnową latania na balonach. Z czasem można byłoby, być może, pomyśleć także o faktycznym reaktywowaniu działalności sportowej w tej dziedzinie. Trzeba jednak wiele wspólnego wysiłku i wzajemnego zrozumienia wielu ludzi i instytucji, by polskie balony znalazły się na starcie np. rozgrywanych sukcesywnie od kilku lat mistrzostw świata, by mogły jak niegdyś zwyciężać w walce z najlepszymi.

Komu jednak do szczęścia potrzebne są balony?

Halny

SPOJRZENIE W PRZYSZŁOŚĆ

Kosmonauci A. Gubariew i G. Greczko otrzymują od pionierów w upominku model stacji kosmicznej.

w gościnie u "MODELISTA KONSTRUKTORA"

— Twoją wizytę u nas — mówi mi J. S. Stolarow, redaktor naczelny czasopisma „Modelist-Konstruktor", którego redakcji jestem gościem — zaczniemy od spojrzenia w przyszłość.

Domyślam się, że mój pobyt w Moskwie zacznę od zwiedzenia Wszechzwiązkowej Wystawy Osiągnięć Gospodarczych Kraju Rad, a szczególnie Pawilonu Podboju Kosmosu. Jednakże w redakcji „Modelista" uprzedzają mnie od razu.

— Wystawę zwiedzisz swoją drogą — wyjaśnia J. G. Biechtierow, sekretarz odpowiedzialny czasopisma — Pawilon Kosmosu też. Tym razem na Wystawę pojedziemy wyłącznie do naszego Pawilonu.

— Co to znaczy waszego? — pytam zdziwiony — czyżby „Modelist-Konstruktor" miał tam swój własny?...

Redaktorzy „Modelista" nie dali mi dokończyć, rzecz całą traktując oczywiście żartobliwie. Chodzi po prostu o to, że chcą mi pokazać specjalną wystawę prac pionierów i komsomolców, nagrodzonych w wszechzwiązkowym konkursie „Kosmos" (stacje i pojazdy), zorganizowanym przez redakcję w Pałacach Pionierów i Stacjach Młodych Techników w całym Związku Radzieckim. Konkurs miał wysokie walory politechnizacyjne i zainteresował kilkadziesiąt tysięcy młodych. Jego plon był niezwykle obfity i arcyciekawy, bowiem twórczej fantazji młodym nie brakowało. Komisja miała nie lada kłopot z wyselekcjonowaniem najwartościowszych prac do pokazania na wystawie. Zgromadzono je na wystawie w pawilonie „Młodych Techników". Z tego pawilonu redakcja „Modelista" korzysta dość często, organizując w nim wystawy prac nagrodzonych w różnych organizowanych przez siebie konkursach. Stąd też — może nieco żartobliwie, a z pewnością i nie bez pewnych racji — mówi sie o „własnym" pawilonie wystawowym czasopisma „Modelist-Konstruktor". Wyraża sie w tym z pewnością komplement dla redakcii.

Do redakcji wrócimy, więc o niezwykle popularnym w ZSRR czasopiśmie będzie jeszcze mowa. Tymczasem jedziemy na Wszechzwiązkową Wystawę. Dawniej, jak pamiętam, leżała ona na peryferiach Moskwy. Teraz, kiedy wielomilionowa stołeczna metropolia znacznie się rozrosła, wydaje się być blisko centrum miasta.

Z daleka strzela nam w niebo monumentalny obelisk Zdobywców Kosmosu. Przed nim Aleja Kosmonautów z popiersiami zasłużonych radzieckich zdobywców Kosmosu. Przed popiersiem Gagarina dostrzegam świeżą wiązankę kwiatów.

I oto jesteśmy na terenie Wystawy. Pawilon „Młodych Techników" jest nieco z boku, z lewej strony od głównej alei. Zgromadziło się przed nim sporo dzieci i młodzieży. Uwagę zwracają dwaj pionierzy w hełmach kosmonautów przy modelach pojazdów księżycowych. Strasznie poważni i przejęci. Półgłosem przepowiadają sobie wyuczone teksty powitania dostojnych gości, którzy lada moment zjawią się, by otworzyć i obejrzeć wystawę „Modelista". Mają to być kosmonauci.

Z bocznej alejki wyjeżdża autobus. Wysiadają z niego właśnie ci, na których czekano — kosmonauci. Jest ich dwóch. Jeden w mundurze pułkownika Armii Radzieckiej, drugi w ciemnym garniturze, z gołą głową. Płk Aleksiej Gubariew i inż. Gieorgij Greczko, załoga „Sojuza-17", która w styczniu br. połączyła swój statek ze stacją kosmiczną „Salut-4", przeszła do niej i pracowała tam miesiąc.

Kosmonauci przyjmują meldunek i pozdrowienie od pionierów — młodych kosmonautów, a potem otwierają wystawę „Modelista". Otoczeni zwartą grupą dzieci i młodzieży, zwiedzają następnie stoiska z modelami pojazdów przyszłości, słuchając z uwagą objaśnień młodych autorów prac.

Czego na tej wystawie nie ma!

Rzucają się w oczy głównie najrozmaitsze modele i makiety stacji kosmicznych: laboratoria i obserwatoria naukowo-badawcze, osiedla w Kosmosie, w których ludzie będą normalnie mieszkać i pracować, centrale energetyczne wykorzystujące promieniowanie słoneczne. Wszystko to — zdaniem młodych fantastów — umożliwi ludzkości wyprawy w głąb wszechświata.

Gubariew i Greczko, w swobodnej rozmowie z chłopcami i dziewczętami, wyrażają się z uznaniem o niektórych projektach modeli. Może nie tak bardzo już dziś fantastycznych. Sami przecież przez miesiąc „mieszkali w kosmicznym domu". Obecnie są to jeszcze stacje, na których pracuje 2—3 kosmonautów; jutro — będą na nich całe załogi, miasta-satelity, kilkadziesiąt lub kilkaset pracujących na nich ludzi.

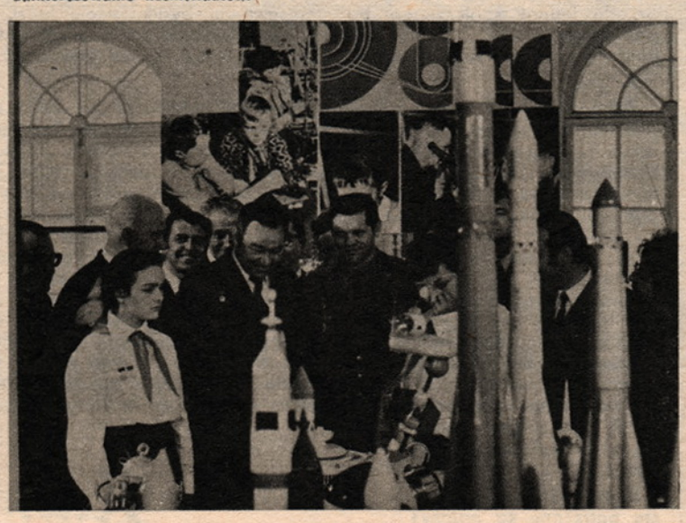
Znany radziecki kosmonauta i jeden z twórców stacji „Salut-4", prof. K. Fieoktistow, wyraził niedawno przekonanie, że istnieją już warunki techniczne dla konstruowania takich stacji orbitalnych, które mogą pracować przez kilkanaście miesięcy, a nawet kilka lat.

— Tak oto wyobrażamy sobie ogród warzywny na stacji kosmicznej — mówi smagły pionier, demonstrując honorowym gościom swój model. — Abyście wy, kosmonauci, mogli tam jeść stale świeże jarzyny i owoce.

— Już nie my — uśmiecha się Greczko — ale wy, kiedy pracować będziecie w przyszłości w kosmicznym mieście.

Z tym ogrodem warzywnym, to nie tak wielka fantazja. W niedalekiej chyba przyszłości kosmonauci będą mogli jadać w Kos-

Udane modele statków i rakiet kosmicznych z konkursu „Modelista" wzbudzały zainteresowanie kosmonautów.



Na wystawie w pawilonie „Młodych Techników" kosmonautom towarzyszyła zawsze grupa młodych i starszych.

Kosmonauci A. Gubariew (z prawej) i G. Greczko wśród pionierów.

Gieorgij Greczko (z prawej) w rozmowie z red. Jerzym R. Koniecznym.

mosie również świeże kurczaki i jaja, rodem z kurzych ferm zainstalowanych na statkach orbitalnych. Właśnie w pawilonie kosmicznym na Wszechzwiązkowej Wystawie, o czym mogłem się dowiedzieć później, demonstrowany jest obecnie projekt oryginalnej konstrukcji — fermy kosmicznej. Początkowo, jak zakładają naukowcy, będzie ona dawać w ciągu doby 35 dkg mięsa i... tylko jedno jajko.

Zdumiewająca jest wiedza techniczna młodych autorów prac. Na pytania kosmonautów odpowiadają rezolutnie, ze znawstwem, operując swobodnie pojęciami technicznymi. Będą z nich znakomici fachowcy.

Czuje się na tej wystawie przyszłość, wyczarowaną fantazją najmłodszych obywateli Kraju Rad. Tych, którzy działać będą twórczo już w XXI wieku. Wspaniała przygoda, dla nich — najmłodszych konstruktorów i dla nas starszych, którzy podziwiali te politechniczne cudeńka.

Po wyjściu z wystawy rozmawiam krótko z kosmonautą Greczko. Jest ujmujący. Jego żywe oczy patrzą wesoło, na twarzy ma zawsze uśmiech.

— Pozdrawiam was serdecznie z Polski, specjalnie od czytelników naszego lotniczego pisma — „Skrzydlatej Polski".

— Dziękuję bardzo. — Miło mi. Słyszałem wiele o waszym pięknym kraju od moich kolegów kosmonautów, którzy byli w Polsce. Przekażcie Polakom nasze, od radzieckich kosmonautów, gorące pozdrowienia.

— Dziękuję. Uczynię to z przyjemnością. Czy wystawa podobała się?

— Piękna. Wiele modeli świadczy o talencie i fantazji ich autorów — najmłodszych naszych kosmonautów.

— „Sojuzem-17" polecieliście w Kosmos po raz pierwszy i od razu przez miesiąc praca w „Salucie-4". Jak się czuliście?

— Zupełnie dobrze. Prawie tak jak na Ziemi, na której przecież starannie przygotowaliśmy się do tej kosmicznej podróży.

— Kiedy polecicie znów w Kosmos?

— Jak kierownictwo rozkaże.

— Dziękuję za tych kilka słów. Życzę wam i wszystkim radzieckim kosmonautom sukcesów na kosmicznych szlakach.

— Dziękuję. Do widzenia.

— I zobaczenia, być może w Polsce.

— Chętnie przyjadę, jak zostanę zaproszony.

Wracamy do centrum — do redakcji „Modelista-Konstruktora", której lokal mieści się w siedzibie wydawnictwa młodzieżowego „Młoda Gwardia".

Tego czasopisma nie trzeba specjalnie przedstawiać. Jest ono dobrze znane polskiemu czytelnikowi. Miesięcznik Komitetu Centralnego Komsomołu jest pismem popularnonaukowo-technicznym, ukazującym się od 13 lat, a jego obecny nakład wynosi ponad 300 tysięcy egzemplarzy. „Modelist-Konstruktor" jest najpopularniejszym w Związku Radzieckim czasopismem podejmującym problematykę politechnizacji młodzieży. I nie tylko zresztą młodzieży — chętnie sięgają po ten starannie redagowany i ilustrowany

W redakcji czasopisma „Modelist – Konstruktor". Siedzą od prawej: redaktor naczelny – J. S. Stolarow, jego zastępca – A. S. Raguzin, red. J. R. Konieczny i red. pil. G. Malinowski.

Wszystkie zdjęcia: J. G. BIECHTIEROW (6)

miesięcznik również starsi miłośnicy techniki. Poziom fachowy czasopisma jest wysoki.

Spotkanie z zespołem redakcji jest dla mnie miłym przeżyciem. Są to w większości ludzie młodzi, wykształceni, pełni entuzjazmu, zapaleńcy w propagowaniu problematyki technicznej wśród młodzieży. W kolegium redakcyjnym są m.in. sławni lotnicy: wybitny konstruktor — O. K. Antonow, znany kosmonauta P. R. Popowicz, wybitni i sławni modelarze A. P. Kostienko i S. F. Malik oraz senior radzieckiego lotnictwa, pilot wszechstronny, uczestnik walk o wyzwolenie Polski — G. Malinowski.

Z redakcją „Modelista" nasza redakcja utrzymuje bliskie i serdeczne kontakty od ponad trzech lat, chociaż profil radzieckiego czasopisma uwzględnia tylko częściowo tematykę lotniczo-astronautyczną. Wysoko cenimy sobie te kontakty. Mamy wiele wspólnych spraw, dostrzegamy zbieżność problemów nurtujących dziś młodzież naszych krajów. Nic też dziwnego, że w toku spotkania mówimy m. in. o listach czytelników do redakcji „Modelista" z Polski i do „Skrzydlatej" ze Związku Radzieckiego. Wzajemne jest zainteresowanie konstrukcjami amatorskimi, modelarstwem kosmicznym, a ostatnio także lotniami.

Miło mi, że towarzysze radzieccy wyrażają się pochlebnie o naszym KAKu. Miło również, gdy mówią, że „Skrzydlata" jest dobrze znana i czytana w środowiskach lotniczych ZSRR, o czym — jak twierdzą — przekonam się osobiście w czasie tej wizyty.

Problemów do dyskusji jest wiele. Patrząc w przyszłość, wymieniamy poglądy na temat funkcji wychowawczych prasy popularno-technicznej, rolę szkoły, organizacji młodzieżowych i społecznych w politechnicznym wychowywaniu młodzieży. Wiele jest jeszcze przed nami pracy.

Na drugi dzień rano usłyszałem, jak moskiewskie radio „Zorka" nadało dla dzieci ciekawy konkurs:

— Pofantazjujcie — zachęcał spiker — i odpowiedzcie na dwa pytania: 1. Jak nazwalibyście statek kosmiczny, którym chcielibyście polecieć w Kosmos? 2. Co zabralibyście ze sobą w podróż kosmiczną?

Niech fantazjują. To wielka rzecz.

JERZY R. KONIECZNY

Znaczek pocztowy ZSRR, o wartości 10 kopiejek, upamiętniający lot kosmiczny płka A. Gubariewa i inż. G. Greczko.

DO "SKRZYDLATEJ"

listy

WALKA POLSKIEGO RUCHU OPORU Z LUFTWAFFE

Wszyscy miłośnicy historii lotnictwa z ogromnym zadowoleniem śledzą doskonale i bogato ostatnie redagowany w „Skrzydlatej" dział historyczny, m. in. cykl pn. Samoloty z którymi (i na których) walczyli Polacy. Stwierdzić jednakowoż należy, że w naszej literaturze tak w dziedzinie opracowań monograficznych, jak i wspomnieniowej istnieje poważna luka dot. walki polskiego ruchu oporu z Luftwaffe, jak również pomocy lotnictwa sprzymierzonych dla tegoż ruchu.

A jak problem ten widziany był oczyma okupanta? Zadałem sobie nieco trudu, by odpowiedzieć, chociaż w niewielkim stopniu, na postawione pytanie na podstawie wydawnictwa źródłowego „Okupacja i ruch oporu w dzienniku Hansa Franka 1939—45". Książka i Wiedza, Warszawa 1972.

Sprawa ta przewija się wielokrotnie na posiedzeniach tzw. „rządu" G.B., meldunkach sekretarzy stanu, gubernatorów, starostów i dowódców okręgów wojskowych. Zainteresowanie okupanta kierowało się w dwu kierunkach:

1. Zwalczanie ruchu oporu przez Luftwaffe i stojące do jej dyspozycji siły naziemne.

2. Podsycanie polskiego ruchu oporu przez sprzymierzonych drogą zrzutów powietrznych.

„Rycerze" spod znaku swastyki i czarnego krzyża włączyli się aktywnie do hitlerowskich planów ludobójczych już we wrześniu 1939 r. i to nie tylko z powietrza, lecz i w działalności naziemnej, o czym świadczą wydarzenia w Bydgoszczy. Dowódca 581 obszaru tyłowego 4 armii melduje z Bydgoszczy w dniu 9 września 1939 r.: „Akcje przeprowadzone zostały przez policję, służbę bezpieczeństwa, grupy operacyjne i oddziały wojskowe, szczególnie przez 1 pułk łączności lotniczej". Podstawę do włączenia Lutfwaffe w działania przeciwko ruchowi oporu dała dyrektywa Hitlera nr 46 w sprawie zwalczania partyzantki z dnia 18 sierpnia 1942 r.

„3. Siły wojsk lotniczych. W celu wzmocnienia wojsk okupacyjnych na Wschodzie naczelny dowódca wojsk lotniczych zarządzi przerzut jednostek i urządzeń lotnictwa na obszary zagrożone działalnością band".

Okupant już wcześniej próbował włączyć Luftwaffe do systematycznej akcji przeciwko ruchowi oporu, zwłaszcza na Lubelszczyźnie. O wspólnej akcji policji, Wehrmachtu i lotnictwa sekretarz stanu d/s bezpieczeństwa Krüger miał rozmawiać z dowódcą okręgu wojskowego już w kwietniu 1942 roku. Chodziło w pierwszym rzędzie o akcję ochronną żniw, gdyż partyzanci niszczyli zbiory większych majątków przeznaczone dla Niemców. Na posiedzeniu „rządu" G.G. w dniu 4 sierpnia 1942 r. gubernator Zörner donosi: „...szkoła lotnicza w Dęblinie będzie w okresie żniw dokonywać lotów patrolowych nad terenem dystryktu".

Ważnym ogniwem służby naziemnej Luftwaffe były posterunki obserwacyjne, którym z biegiem czasu przydzielano funkcję tzw. punktów oparcia. Na skutek systematycznych ataków partyzanckich przeżywały one coraz większe trudności, gdyż jak stwierdza w dniu 31 maja 1943 r. gen. lotnictwa Somme: „Służba łączności przeżywa też ogromne trudności gdyż ich posterunki musiały przekształcić się w małe forty, które co noc są oblegane przez partyzantów". Posterunków takich zorganizowano około 200. Załoga ich składała się z 3—5 ludzi, w głębi zaś G.G. na ogół do 12 ludzi. Pułkownik lotnictwa Heyna donosi w dniu 27 września 1943 r.: „Dziesięć dni temu po raz pierwszy miał miejsce napad na pewien posterunek lotniczy. Takie posterunki istnieją w kraju już od dwóch lat, ich garnizony znane są ruchowi oporu. Gdyby pewnego pięknego dnia dokonano szeregu udanych napadów na takie posterunki, mogłyby stąd wyniknąć bardzo ujemne następstwa dla służby wartowniczej lotnictwa — nie byłoby już możliwości sprawnego wykrywania nieprzyjaciela i ostrzegania w porę przemysłu, przede wszystkim zaś wielkich zakładów na Górnym Śląsku".

Na tejże naradzie gen. Somme stawia do dyspozycji w zwalczaniu polskiego ruchu oporu na terenie G.G. następujące siły lotnicze:

1. Bojowa grupa lotnicza pod dowództwem majora Druschla. (Prawdopodobnie chodzi tu o pułk lotniczy — Gruppe).
2. Szkolny oddział lekkiej artylerii przeciwlotniczej w Radomiu — do walk naziemnych.
3. Szkoła podoficerska w Nowym Sączu o sile 500 ludzi — jako odwód.
4. Wojskowa szkoła lotnicza (lokalizacji brak) o sile 450 ludzi z 53 karabinami maszynowymi, 12 moździerzami i 12 rusznicami p-panc. — jako odwód w ostatecznym przypadku.
5. 2 szkolne oddziały kierowców jako pomoc w sprzęcie samochodowym, ewentualnie trzeci tego rodzaju oddział stacjonujący w Warszawie.

Mówca zastrzega sobie, że do walki nie można będzie użyć personelu naziemnego obsługi lotnisk, który jest nieodzowny w każdej chwili na lotniskach w Krakowie, Warszawie i Lwowie. Lotnicy brali często udział w naziemnych akcjach zwalczania partyzantów, np. w dniach 17 i 18 maja 1943 r. w akcji przeciwpartyzanckiej w północno-wschodniej części powiatu Puławy uczestniczyło około 200 lotników, o czym donosi w dniu 29 maja 1943 r. starosta tego powiatu Brandt.

Luftwaffe ponosi coraz większe straty na froncie wschodnim i z biegiem czasu ogranicza się siły lotnicze używane do walk przeciwpartyzanckich. Tenże gen. Somme oświadcza 19 października 1943 r., że przybywają wprawdzie na teren G.G. nowe siły, lecz stanowią one głównie posiłki dla frontu. „Na wypadek więc jakiejś ewentualnej rozgrywki w Generalnej Guberni mówca może do ataków z powietrza przeznaczyć tylko niektóre jednostki, do chwilowych zaś i lokalnych operacji — kilka szkół podoficerskich w sile 2 do 3 batalionów. Na rozkaz marszałka Rzeszy przekształca się obecnie lotniska w tzw. twierdze lotnicze: jako niemieckie punkty oparcia mają one duże znaczenie". Zdaniem Somme'go, można dusić powstania w miastach przy pomocy lotnictwa, natomiast skuteczną walkę z partyzantami w terenie uważa za niemożliwą — do tego potrzeba silnej jednostki uderzeniowej piechoty. Ostatecznie Luftwaffe postawiła do dyspozycji policji jedną eskadrę samolotów nurkujących, celem zwalczania z powietrza ruchu oporu w G.G. o czym informuje sekretarz stanu d/s bezpieczeństwa Koppe w dniu 7 lipca 1944 r. Hitlerowcy wiele sobie po tej eskadrze obiecywali, co dało się odczuć szczególnie w dniach Powstania Warszawskiego, o czym świadczą rozmowy telefoniczne Franka przeprowadzone w dniach 3—5 sierpnia 1944 r. z szeregiem dygnitarzy III Rzeszy i G.G.

Okupanta ogromnie absorbował problem podsycania polskiego ruchu oporu dokonywany przez sprzymierzonych drogą lotniczą. W wydawnictwie, na którym są oparte niniejsze uwagi, wspomina się 30-krotnie o niebezpieczeństwie grożącym ze strony spadochroniarzy, zrzutach zaopatrzeniowych, a nawet desantach wielkich jednostek powietrzno-desantowych. Jest rzeczą interesującą, że dowództwo wojskowe i „rząd" G.G. liczyły się poważnie z tym, co było jedynie „pobożnym życzeniem" dowództwa AK, że na wypadek ogólnopolskiego powstania zbrojnego zostanie dokonany powietrzny desant Sprzymierzonych. Mówi o tym Koppe na posiedzeniu w dniu 7 lipca 1944 r.: „Pojawienie się obcych posiłków — powiedzmy 3 dywizji spadochronowych — byłoby momentem decydującym: okazałoby się wówczas ostatecznie, czy powstanie wybuchnie czy też nie".

Liczył się z tym i Frank w czasie Powstania Warszawskiego.

W przeciwdziałaniu powietrznej pomocy dla ruchu oporu stosowano szereg środków, lecz najbardziej skutecznymi — zdaniem Somme'go — byłyby myśliwce nocne w odpowiedniej ilości do przechwytywania samolotów wroga. Tych jednakowoż odczuwano dotkliwy brak na terenie G.G. Sprawę tę poruszył gen. lotnictwa Somme w obecności przedstawicieli Głównego Urzędu Bezpieczeństwa Rzeszy Kaltenbrunnera i Winkelmana w dniu 31 maja 1943 r. Niepokoją go m. in. naloty radzieckich samolotów (mówi o średnich rozmiarów nalocie na Warszawę). Stwierdza, że najlepszym środkiem obrony są nocne myśliwce, których Rosjanie ogromnie się obawiają — tych jednak jest brak. Generaloberst Weise nie zgadza się na tę metodę walki, gdyż myśliwce są mu potrzebne na Zachodzie. Zebrani chcą użyć Kaltenbrunnera celem przedstawienia tej sprawy Himmlerowi, gdyż dotychczasowe interwencje nie odniosły skutku.

Do zaprezentowanego — fragmentarycznego zresztą — materiału należy się odnieść dość ostrożnie (jest to źródło wyłącznie niemieckie), lukę w tym zakresie mogą wypełnić jedynie dokładne badania z szerokim zastosowaniem źródłowego materiału porównawczego.

mgr Stefan Szczurek

W SPRAWIE DYWIZJONU 306

W „Skrzydlatej Polsce" z dnia 30 marca br. (nr 13) w artykule pt. „306 Dywizjon Myśliwski" znajduje się kilka nieścisłości, a mianowicie:

1 — S/L D. R. Scott uległ w grudniu 1940 r. wypadkowi lotniczemu, na jego miejsce — na parę tygodni — przydzielony został do 306 dyonu S/L D. E. Gillan (RAF).

2 — W czasie od 8.XI.40 r. dyw. 306 nie wykonywał patrolowań obronnych nad zatoką Liverpool, lecz wykonywał — w dzień — loty patrolowe planowane lub na alarm w rejonie Birmingham — Crewe — Manchester. Natomiast w nocy — przy współpracy reflektorów naziemnej obrony przeciwlotniczej — na ustalonej z góry trasie przypuszczalnych przelotów samolotów Luftwaffe.*)

3 — J. Żulikowski pisze się przez „u" zwykłe, a nie przez „ó". Zresztą dalej w artykule pisownia tego nazwiska jest już prawidłowa.

4 — Por. pil. J. Słoński (d-ca 306 dyonu od 15.III. 40 r.) miał na imię Jerzy, a nie Bohdan.

5 — W lipcu 1944 r. 306 dyon — w ramach skrzydła 133 Polowego Portu Lotniczego — działając z lotniska Brenzet (Kent) na samolotach „Mustang III", otrzymał jako pierwszoplanowe zadanie (tak jak i inne dywizjony tego skrzydła) zwalczanie bomb latających — niemieckich V-1.

Na lotnisku Coltishall w październiku 1944 r. stacjonował 316 dywizjon (Warszawski, VIII—X. 44 r.), a nie 306 dyon. Dyon 316 wykonywał te zadania, które w art. „SP" przypisuje się dyonowi 306. Na lotnisku Coltishall 306 dyon stacjonował dopiero po zakończeniu wojny (VIII—X. i XI.1945 r. aż do 6.I.1947 r.).

We wrześniu 1944 r. 306 dyon (w ramach skrzydła 133 P.P.L.) powraca do wykonywania zadań osłony dalekodystansowych wypraw bombowych RAF w dzień z lotniskwa Brenzet, a następnie z lotniska Andrews Field. Z lotniska tego wykonuje również inne zadania bojowe nad terytoriami zajętymi przez Niemców w zachodniej Europie, jak również doraźnie zwalczania bomb latających w drugiej fazie ich ataku na Anglię (III.45 r.).

6 — Lotniska, z których działał 306 dyon: Church Fenton (VII—XI.40 r.), Turn Hill (XI.40 — II.41) Northolt (IV—X.41), Speke (X—XII.41), Church Stanton (XII.41 — V.42), Kirton-in-Lindsey (V—VI.42), Northolt (VI.42—III.43), Hutton Cranswick (III—V.43) Catterich (V—VIII.43), Gravensend (VIII.43), Friston (VIII—IX.43), Heston (IX—XII.43), Llanberd (XII.43 — III.44), Heston (III—IV.44), Coolham (IV—VI.44), Hamsley South (VI.44), Ford (VI—VII.44), Brenzet (VII—X.44), Andrews Field (X.44 — VIII.45), Coltishall (VIII—X.45), Farwood Common (X—XI.45), Coltishall (XI.45 — 6.I.47, data rozwiązania 306 dyonu).

Wydaje mi się, że dla prawdy historycznej dobrze by było, żeby Redakcja spowodowała, aby zostały dokonane w/w poprawki i uzupełnienia.

Kreślę się z szacunkiem

T. H. Rolski

---

* Dopiero w r. 1941 (X—XII.41) 306 dyon — w czasie tzw. odpoczynku — z lotniska Speke pod Liverpoolem wykonywał loty patrolowe w tym rejonie.

GŁOSY i ODGŁOSY ODGŁOSY

KOMUNIKACJA LOTNICZA TRZECIEJ PŁASZCZYZNY

Majowa „Interavia" pod tytułem „Komunikacja lotnicza trzeciej płaszczyzny" przynosi obszerny przegląd potrzeb, możliwości i perspektyw na przyszłość przedsiębiorstw lotniczych, zajmujących się małą komunikacją lotniczą przy użyciu małych samolotów. Potrzeby przewozowe nie kończą się na dużych lotniskach, w wielkich centrach. Istnieje spory rynek przewozów do małych miejscowości, dysponujących jedynie niewielkimi lotniskami. Do takich miejscowości często nie opłaca się uruchamiać specjalnej linii lotniczej, gdyż przewozy nie zwróciłyby poniesionych kosztów. Istnieje jednak często spora grupa osób, dla których możliwość szybkiego podróżowania jest nieodzowną. Wówczas przewozów lotniczych podejmuje się przedsiębiorstwo lotnicze dysponujące małymi samolotami, które wykonuje je bądź na zlecenie, bądź też uruchamia połączenie regularne, o ile istnieje stała potrzeba. W wielu krajach istnieje sporo takich przedsiębiorstw. W Wielkiej Brytanii jest, na przykład, aż osiem przedsiębiorstw utrzymujących połączenia głównie z przybrzeżnymi wyspami. Towarzystwa te przewiozły w ubiegłym roku ponad 40 tysięcy pasażerów.

Podobne przedsiębiorstwa istnieją również w innych krajach, jak np. we Francji, Szwecji, Stanach Zjednoczonych czy Kanadzie.

Na rynkach światowych istnieje możliwość zakupu szeregu typów samolotów, dostosowanych do potrzeb przedsiębiorstw lotniczych zajmujących się małymi przewozami. Szereg tego rodzaju samolotów produkuje przemysł amerykański, jak np. Beech-18, Beech-99 dla 17 pasażerów, Cessna-402 dla 8 do 10 pasażerów czy podobnej wielkości Piper „Navajo".

Przemysł lotniczy Kanady oferuje świetne samoloty „Twin-Otter". Anglicy budują samoloty Britten Norman BN-2 „Islander" i Trislander", przemysł Czechosłowacji oferuje „Turbolet" L-410, a radziecki znany już szeroko na całym świecie Jak-40, czy nową konstrukcję Antonowa, An-28.

W ostatnim czasie powstały nowe konstrukcje, przystosowane do wysokich wymagań w zakresie ograniczenia hałasu, jak i dostosowane do korzystania ze skróconych bądź krótkich dróg startowych. Tymi samolotami są angielski Short 3-30,, przystosowany do przewozu 30 pasażerów i kanadyjski DASH-7, mogący pomieścić w kabinie aż 50 pasażerów.

Lektura omawianego artykułu nasuwa pewne refleksje. W naszym kraju powstał nowy system administracji kraju. Nowe jednostki administracyjne nie zawsze dysponują odpowiednią siecią połączeń kolejowych i drogowych. Wiadomo przecież, że sieć połączeń drogowych ukształtowała się w oparciu o historycznie istniejące szlaki drogowe, a sieć kolejowa powstała jeszcze w ubiegłym wieku. Przed lotnictwem powstaje duża szansa i omim zdaniem — obowiązek utworzenia systemu komunikacji pomiędzy tymi nowymi ośrodkami, jak i centrum kraju. Szereg nowych ośrodków wojewódzkich posiada przecież lotniska. Lotniska sportowe istnieją w takich nowych siedzibach wojewódzkich jak Słupsk, Radom, Płock, Włocławek, Krosno, Jelenia Góra, Bielsko-Biała, Nowy Sącz i inne.

Wydaje się, że tworzenie regularnych połączeń lotniczych małymi samolotami byłoby jeszcze przedwczesne. Celowym wydaje się jednak, aby na przykład Przedsiębiorstwo Usług Lotniczych opracowało plan rozwoju przewozów typu aero-taxi dla nowych ośrodków administracji kraju. Usługi te w przyszłości, w oparciu o dostosowany do potrzeb przewozowych i możliwości lotniskowych samolot, mogłyby przekształcić się w przyszłości w regularną komunikację lotniczą.

(ż)

MIASTO ENTUZJASTÓW LOTNICTWA

DOKOŃCZENIE ZE STR. 5

wiąc, ci którzy przyjechali do Częstochowy z odległych miast — po wieloletniej nieobecności — mogli z dumą stwierdzić, że ich wysiłek nie poszedł na marne, że wychowali godnych siebie następców.

Nazajutrz miasto przeżywało swoistą sensację. Bo jakże inaczej nazwać wzruszające chwile, kiedy to zasłużony senior naszego lotnictwa inż. **Michał Scipio del Campo**, przybyciem na uroczystości jubileuszowe, podkreślił swoje związki lotnicze z Częstochową. A związki te są bardzo odległe. Pamiętają je tylko nieliczni obywatele miasta. Wydarzenie, o którym mowa, działo się dokładnie 63 lata temu. Wówczas 27-letni Michał Scipio del Campo — na dwa lata przed wybuchem I wojny wojny światowej — prezentował społeczeństwu Częstochowy samolot typu Bleriot. Dzisiaj senior naszego lotnictwa uśmiecha się pogodnie na wspomnienie tamtych lat. Bo były one dla pana Michała niezwykle romantyczne.

Jak w każdym polskim mieście, tak i Częstochowa nie mogła narzekać na brak entuzjastów latania. Studiowali oni dzieje aparatów cięższych od powietrza, śledzili uważnie rozwój lotnictwa i próbowali budować przyrządy do latania. Początkowo robili to wszystko pod obcym zaborem, ale już w Polsce niepodległej lotnictwu poświęcili się bez reszty. Powstałe modelarnie lotnicze na terenie miasta jak i pobliskie lotnisko kucelin budziły żywe zainteresowanie młodych i starszych. Pokazy lotnicze, przyloty samolotów uczestniczących w zawodach, tygodnie lotnictwa organizowane przez LOPP, a także propaganda tej organizacji masowej, silnie oddziaływującej na społeczeństwo — mnożyły zastępy miłośników lotnictwa.

Prawdziwy jednak wybuch nagromadzonego entuzjazmu nastąpił w maju 1935 r., kiedy to przy udziale władz miejskich odbyło się inauguracyjne zebranie Aeroklubu Częstochowskiego. Nie został on jednak afiliowany do Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej. Brak funduszów na zakup samolotów, a następnie ich użytkowania, był jedną z głównych przyczyn, iż do sierpnia 1939 r. nie doszło do systematycznego latania na lotnisku położonym w pobliżu miasta. Ograniczono się więc do propagowania lotnictwa, przyjmowania kandydatów i kierowania ich na szkolenie do ośrodków sportu lotniczego. Z każdym jednak rokiem rosła grupa entuzjastów lotnictwa.

Najwytrwalsi zdobywali uprawnienia szybowcowe i samolotowe, wyjeżdżali na kursy szkoleniowe i treningowe, przyjmowani byli do Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie. Wyrośli z nich świetni piloci myśliwscy i bombowi. Jednym z nich był ppor. pil. **Hieronim Dudwał**, który we wrześniu 1939 r. zestrzelił cztery samoloty hitlerowskie. Znalazł się on — po ppor. pil. **Stanisławie Skalskim** — na drugim miejscu pod względem uzyskanych zwycięstw powietrznych. Ppor. Dudwał zginął w 1940 r. w obronie Francji.

Gdy nadeszły lata hitlerowskiej okupacji, lotnicy częstochowscy — jako jedni z pierwszych — przystąpili do tworzenia grup konspiracyjnych. Jedną z nich o nazwie „Kucelin" dowodził ppor. pil. **Henryk Furmańczyk**, uczestnik wojny obronnej Polski w 1939 r. Grupa ta zbierała się i przekazywała informacje o niemieckich tajemnicach lotniczych, przejęła dziewięć zrzutów, w tym polskich komandosów z Anglii, którzy przybyli z zadaniem rozpoznania i zniszczenia Peenemünde — bazy pocisków latających typu V.

Począwszy od 1940 r. działalność podziemną przejawiało także Akademickie Koło Lotnicze. Założyli je **Kazimierz Chadziński, Tadeusz Pindych, Zbigniew Rumianek, Jerzy Wichliński** i **Jerzy Wolf.**

Po wyzwoleniu Częstochowy zorganizowano Klub Szybowcowy, przywieziono sprzęt szybowcowy, utworzono warsztaty, przejęto od władz miejskich lotnisko Kucelin, stworzono warunki do rozpoczęcia działalności ośrodka szybowcowego Osona oraz powołano do życia Aeroklub Częstochowski. W ciągu kilku zaledwie miesięcy zrobiono dwukrotnie więcej niż początkowo przewidywano. Dużą rolę odegrały: zapał, ofiarność i pracowitość tych wszystkich, którzy przystąpili do pracy. Myślą przewodnią wszelkich poczynań była idea stworzenia ośrodka lotnictwa sportowego w Częstochowie oraz chęć latania.

Pierwszy okres po wyzwoleniu. Uczestnicy kursu szybowcowego w ośrodku Osona.

Z młodzieńczych marzeń, bezinteresownej działalności, zorganizowano klub lotniczy z myślą o przyszłości. Stopniowo i konsekwentnie rozwijano zainteresowania i przysposabiano młodzież do latania. Dużą rolę, w pierwszych latach po wojnie, odegrał wspomniany już kierownik aeroklubu **Tadeusz Więckowski.** Pogodny i wyrozumiały, szlachetny i koleżeński, umiał znaleźć klucz do wielu osób oraz zachęcić ich do działania na rzecz lotnictwa.

W latach pięćdziesiątych członkowie aeroklubu przeżyli niejedną smutną chwilę. Wpłynęły na nie zmiany organizacyjne, konieczność opuszczenia własnego lotniska, jak również nieprzemyślane decyzje ówczesnych władz lotniczych.

Najaktywniejsi i najwytrwalsi doprowadzili jednak do rozwoju sportowej działalności klubu i nastania lat pięknych osiągnięć jego członków w modelarstwie lotniczym, spadochroniarstwie, szybownictwie, a także w sporcie samolotowym. Nadszedł okres sukcesów: posypały się tytuły mistrzowskie, dyplomy, słowa uznania, odznaki sportowe różnych stopni.

Dzięki osiągnięciom swych członków ACz wpisywał każdego roku do ogólnopolskiego bilansu w sporcie lotniczym coraz to nowe sukcesy w dziedzinie szkolenia, wychowania młodzieży i organizacji pracy. Warto też wspomnieć z uznaniem, że jak mało który klub ma ACz w swym gronie wielu działaczy spośród skoczków spadochronowych.

Tutaj powstała i staje się coraz czynniejsza sekcja lotniarzy. Jej członkowie, mający już wiele doświadczenia w tej nowej dziedzinie sportu, brali udział w międzynarodowych zawodach na terenie Austrii.

Zarządowi klubu prezesuje z powodzeniem inż. **Zbigniew Mądrzycki,** klubem natomiast kieruje **Andrzej Tajchman.** Obaj umieją skupić wokół siebie oddanych lotnictwu działaczy, sympatyków, a przede wszystkim młodzież.

Częstochowę śmiało można nazwać miastem entuzjastów lotnictwa. Jej obywatele dumni są z osiągnięć swych lotników. Odczuwa się tutaj przywiązanie mieszkańców do lotnictwa. Wyrazem tej serdecznej więzi była uroczystość przekazania aeroklubowi przez społeczeństwo Częstochowy pięknego sztandaru. Widoczna jest także przychylność i pomoc władz miejscowych oraz zakładów pracy.

Zarząd, kierownictwo i działacze klubu myślą o przyszłości. Okres 40-lecia oceniają jako pracowity, ale i zamknięty etap w rozwoju ACz. Uważają, że — zarówno ich jak i miasto — stać na więcej. Dużo obiecują sobie po nowym podziale terytorialnym kraju jaki nastąpił 1 czerwca br. Z tym dniem Częstochowa bowiem stała się siedzibą władz wojewódzkich.

Działaczom częstochowskim nie tylko chodzi o pomoc dla lotnictwa sportowego. Chcieliby, aby w ich mieście utworzono początkowo stację, a następnie Zespół Lotnictwa Sanitarnego, aby powstał oddział lotnictwa usługowego. Te ambicje działaczy zmierzające do kompleksowego wykorzystania lotnictwa usługowego nie wypłynęły; nagle, lecz krystalizują się od dawna.

W związku z podniesieniem Częstochowy do rangi miasta wojewódzkiego, zwiększyły się również zadania aeroklubu. Obejmuje on teren, na którym mieszka wiele młodzieży chcącej latać i skakać. I ten trudny problem trzeba rozwiązać.

Mile zaskoczyła mnie sprawna i pomysłowa organizacja uroczystości jubileuszowych. Była jakaś odmienna od tych, które do tej pory obserwowałem. A konfrontacja dnia wczorajszego z dniem dzisiejszym? Wypadła dodatnio. Najlepiej mówią o tym osiągnięcia, które zestawiono oddzielnie.

Życzyć więc należy wszystkim członkom ACz kolejnych sukcesów sportowych, a zarządowi i kierownictwu stałego i wszechstronnego rozwoju aeroklubu. Główne kierunki działania opracowane przez zarząd klubu w 1945 r., nie straciły na swej aktualności. Należy je tylko rozwijać.

TADEUSZ MALINOWSKI

NIEKTÓRE OSIĄGNIĘCIA W 40-LECIU AEROKLUBU CZĘSTOCHOWSKIEGO

Aktualny skład prezydium zarządu ACz: prezes — **Zbigniew Mądrzycki,** kierownik klubu — **Andrzej Tajchman,** wiceprezesi — **Zdzisław Jodłowski** i **Andrzej Warkiewicz,** sekretarz — **Józef Trzepizur,** zastępca sekretarza — **Witold Majak,** skarbnik — **Kazimierz Piątek,** zastępca skarbnika — **Grzegorz Lipowski.**

Szybownictwo: ogółem uzyskano 95 odznak srebrnych, 17 złotych oraz 6 diamentowych; ponadto 21 warunków diamentowych.

Spadochroniarstwo: zdobyto czterokrotnie tytuły wicemistrza Polski; w ostatnich latach wykonuje się rocznie przeciętnie 1200—1500 skoków spadochronowych.

Sport samolotowy: uzyskano pierwsze miejsce w zawodach ogólnopolskich, zdobyto dwukrotnie tytuł wicemistrza Polski oraz tytuł mistrza Polski w akrobacji .

Modelarstwo lotnicze: zdobyto tytuł mistrza świata, dwukrotnie tytuł mistrza Europy oraz 11 razy tytuł mistrza Polski.

6 członków klubu ma tytuły Mistrza Sportu, 3 członków ma odznakę Zasłużonego Działacza Lotnictwa sportowego.

W 1967 r. aeroklub zajął drugie miejsce we współzawodnictwie ogólnopolskim.

Aktualnie klub zrzesza 850 członków.

Samolot rolniczy M-15 z WSK-PZL Mielec, będący wynikiem współpracy konstruktorów polskich i radzieckich. W przodzie kadłuba znajduje się 1-miejscowa kabina pilota o świetnej widoczności, z wejściem z prawej strony, zaprojektowana w/g zasad ergonomii. Za nią — przedział służbowy, w którym podczas zmiany lądowiska podróżują mechanicy i osprzęt pomocniczy. Zbiorniki z chemikaliami rolniczymi znajdują się między płatami, z obu stron kadłuba. Nad kadłubem jest zabudowany dwuprzepływowy silnik turboodrzutowy. Usterzenie wsparte na 2 belkach kadłubowych. Pod dolnym płatem — wysokosprawna instalacja agrolotnicza o szerokim zasięgu. Podwozie stałe z kołami o dużych wymiarach. Pierwszy w świecie odrzutowy samolot rolniczy, zawierający wiele nowatorskich rozwiązań technicznych.

Zdjęcia: B. J. WITKOWSKI

Samolot rolniczy PZL-106 konstrukcji mgr. inż. Andrzeja Frydrychewicza z WSK-PZL Okęcie podczas pokazu szybkiej i wygodnej obsługi naziemnej, po zdjęciu łatwo odejmowanych osłon kadłuba. Z przodu silnik tłokowy krajowej produkcji ze śmigłem 4-łopatowym. Dalej znajduje się (wyjęty teraz) zbiornik chemikaliów rolniczych. Za nim i nad nim bogato oszklona 1-miejscowa kabina pilota, zaprojektowana w/g zasad ergonomii. Mechanik podczas zmiany lądowiska ma swoje miejsce w tylnej części kabiny, siedząc tyłem do kierunku lotu. Samolot może zabierać wymienną aparaturę agrolotniczą, m.in. do opryskiwania grubokroplistego i drobnokroplistego oraz rozrzucania granulatów i ziarna. Podwozie stałe z kołami o dużych wymiarach. Konstrukcja samolotu może być wizytówką polskiej, lotniczej sztuki inżynierskiej.

LOTN

Mówiąc krótko: wielki pokaz polskiego sprzętu agrolotniczego w Kętrzynie był propozycją eksportową dla krajów Rady Wzajemnej Pomocy Gospodarczej. Po raz pierwszy w historii naszego przemysłu lotniczego przedstawiliśmy cały wachlarz typów sprzętu agrolotniczego, dostosowanych praktycznie do potrzeb każdego potencjalnego nabywcy. Do tego sprzętu nowoczesnego, o światowym poziomie technicznym. Do koloru — do wyboru

W klasie latających maszyn rolniczych o udźwigu rzędu 1 000 kg chemikaliów mamy samolot PZL-106, w klasie o udźwigu rzędu 2 000 kg — samolot M-15, do zabiegów agrolotniczych w warunkach szczególnych — śmigłowiec Mi-2. Do tego dochodzi nowoczesna wysokosprawna aparatura agrolotnicza, różnego rodzaju i przeznaczenia. Nawet poczciwy An-2 z nową aparaturą jakby nabrał innego życia.

OD KONSTRUKCJI DO PRAKTYKI

Dziś z perspektywy kilku lat doświadczeń można powiedzieć, że zintegrowanie w WSK-PZL Okęcie wszystkich spraw agrolotnictwa **konstrukcji** samolotów i aparatury, **produkcji** tego sprzętu oraz **usług** — spełniło swą rolę. Zakres krajowych usług agrolotniczych wzrósł ponad 5-krotnie, zaś eksport tych usług 3-krotnie. Uwagi użytkowników o sprzęcie docierają teraz od razu do konstruktorów i są uwzględniane w toku bieżącej produkcji. W ten sposób produkowany sprzęt jest wciąż ulepszany i przystosowywany do różnych zadań. Z kolei, zebrane wyniki doświadczeń są podstawą do opracowania nowych konstrukcji dostosowanych optymalnie do konkretnych potrzeb. W sumie: skraca się i usprawnia poziomy przepływ informacji, a korzystne tego efekty są znane.

Obecnie zapotrzebowanie na usługi agrolotnicze jest już większe od naszych możliwości. Wpłynęły na to wyniki doświadczeń, że sprawne zabiegi agrolotnicze mogą dać o 3—5 (a nawet 8) kwintali lepsze plony z hektara oraz stale zwiększający się niedobór liczby pracowników w rolnictwie. Jeden samolot zastępuje 30—50 naziemnych zestawów polowych, działając nawet wówczas, gdy ciągnik rolniczy nie może wyjść na rozmokły grunt. Nie niszczy też wschodzących roślin.

W naszych warunkach najmniejsza wielkość pola, opłacalna dla zabiegów agrolotniczych, wynosi 20 ha. Oczywiście, znacznie korzystniejsze są pola o powierzchni 300—500 ha, a takie mamy już w dużych państwowych organizacjach gospodarczych. Dochodzą do tego lasy, również korzystające z zabiegów agrolotniczych.

Intensywny rozwój usług agrolotniczych wymaga wysokiej dynamiki. Wystarczy powiedzieć, że w 1976 r. potrzeba będzie dla spełnienia tylko potrzeb krajowych dwa razy więcej samolotów niż mamy dziś. Jest też brak mechaników. W tym miejscu najlepiej występują konkret-

ICTWO ZŁOTEGO KŁOSA

ne zalety nowoczesnego samolotu rolniczego. Otóż samolot PZL--106, optymalnie dostosowany do naszych potrzeb, wymaga mniej licznej obsługi od An-2. Zmniejszając liczbę użytkowanych samolotów An-2 i wprowadzając na ich miejsce samoloty PZL--106, otrzyma się nie tylko obniżkę kosztów oraz znaczny wzrost zabiegów agrolotniczych, ale i rezerwę mechaników na dalszy rozwój.

Brak cywilnej zawodowej szkoły lotniczej (co „Skrzydlata" postulowała wielokrotnie) zmusi prawdopodobnie przemysł do szkolenia pilotów (i mechaników) we własnym zakresie. Nie wykluczone, że na motoszybowcach SZD-45 „Ogar".

LUDZIE DOBREJ ROBOTY

Stara to prawda, że o końcowym efekcie każdego poczynania decydują ludzie. Ich kwalifikacje, ambicje, zaangażowanie. Z prawdziwą satysfakcją oglądaliśmy w Kętrzynie pracę zespołów z WSK-PZL Okęcie, WSK-PZL Mielec, z Instytutu Lotnictwa oraz olsztyńskiej Akademii Rolniczo-Technicznej. Każdy starał się, aby wszystko wypadło jak najlepiej, aby błysnął znak firmowy jego zakładu. No, bo i obserwatorzy tych poczynań byli godni: najlepsi specjaliści agrolotniczy z 7 krajów.

Nie darmo Zakłady na Okęciu i w Mielcu cieszą się od lat zasłużoną opinią zespołów ludzi Dobrej Roboty. Świadczą o tym liczne wyróżnienia i podziękowania od najwyższych władz partyjnych i państwowych. Pisaliśmy o tym nie raz w „Skrzydlatej". Zarówno warszawski PZL-106 jak i mielecki M-15 powstały w bardzo krótkim czasie. Zanim opiszemy pasjonującą historię ich narodzin i rozwoju, wspomnę tylko jeden wybrany przykład świadczący najlepiej o tym co się obecnie dzieje w naszym przemyśle lotniczym. Otóż opracowanie nowego skomplikowanego śmigła lotniczego, od projektu konstrukcyjnego do wykonania — co zwykle trwało przynajmniej 9 miesięcy — teraz zajęło ludziom WSK-PZL Okęcie zaledwie 2 miesiące pracy!

SZANSE I PERSPEKTYWY

W 1974 r. usługami agrolotniczymi objęto w Polsce 1,28 mln ha, a łącznie z usługami za granicą — około 4 mln ha. To bardzo dużo w porównaniu z poprzednim etapem organizacyjnym naszego agrolotnictwa. Ale warto dodać, że taka Kuba wykonuje rocznie zabiegi agrolotnicze na powierzchni 4 mln ha i chce je szybko zwiększyć do 8 mln ha. Nie mówiąc już o Związku Radzieckim, gdzie w 1974 r. przekroczono 90 mln ha, a planuje się dalszy wzrost. Wskazuje to jednoznacznie na potrzeby krajów RWPG oraz nasze szanse eksportowe w zakresie nowej polskiej specjalności przemysłowej — w sprzęcie agrolotniczym.

KĘTRZYN

Dotychczas Kętrzyn znany był tylko jako obiekt turystyczny z niesławnej pamięci zabytkiem — główną kwaterą Hitlera. Można być pewnym, że już niedługo Kętrzyn stanie się nie mniej znany w świecie lotniczym, a to z powodu znajdującej się tam Agrolotniczej Bazy Doświadczalnej Instytutu Lotnictwa. Właśnie tutaj prowadzone są kompleksowe badania — w locie i na ziemi — wszelkich możliwości najlepszego wykorzystania samolotów i śmigłowców oraz aparatury agrolotniczej i osprzętu. Badania te prowadzi warszawski Instytut Lotnictwa i olsztyńska Akademia Rolniczo-Techniczna. (odznaczona niedawno orderem Sztandaru Pracy). Wyniki badań są następnie wykorzystywane przez przemysł lotniczy.

Sympatycznym faktem jest utworzenie przez Instytut Lotnictwa aeroklubu w Kętrzynie. W ten sposób wielki warszawski ośrodek naukowy staje się społecznie ważnym czynnikiem kulturotwórczym w tym mało jeszcze pod tym względem nasyconym rejonie kraju. Ale o tym przy innej okazji.

O PRZYSZŁOŚCI

Na zakończenie refleksji związanych z pokazem polskiego sprzętu agrolotniczego dla krajów RWPG — kilka ciekawostek. Otóż polskie lotnictwo rolnicze jest już skutecznie wykorzystywane m.in. przy: nawożeniu pól i lasów, wysiewie nasion, ochronie roślin i drzew oraz krzewów bawełny przed szkodnikami, patrolowaniu obszarów nawiedzonych przez szarańczę oraz zwalczaniu hiacyntów na Nilu. Niezły program! A w przyszłości? Nieobce są i będą nam najnowocześniejsze problemy siewu z powietrza środkami płynnymi oraz pojęcia... orki lotniczej, gdy samolot będzie spulchniał glebę środkami chemicznymi.

Agrolotnictwo już przekracza barierę dotychczasowych utartych pojęć. Zaczyna być życiową pasją uczonych, konstruktorów, pilotów, organizatorów. To dobrze, bo każdy kłos jest dziś — i na pewno będzie jutro — na wagę złota!

JANUSZ WOJCIECHOWSKI

Samolot rolniczy z silnikiem tłokowym PZL-106 w akcji agrolotniczej. Był to jeden z trzech samolotów tego typu biorących udział w pokazach w Kętrzynie (zdjęcie poniżej). Różniły się one zestawami aparatury agrolotniczej różnego typu i przeznaczenia oraz częściowo zespołami śmigło-silnikowymi.

Odrzutowy samolot rolniczy M-15 w przelocie na małej wysokości. Jest dobrze widoczny wlot powietrza do silnika, instalacja agrolotnicza oraz charakterystyczne zbiorniki chemikaliów.

OBSERWACJE LOTNIKA

We wstępie do tej książki Janusz Kędzierski pisze m.in.: „...Od chwili, gdy zakiełkował w mym umyśle zamiar skreślenia wspomnień, wiedziałem, że nie będę w nich wiele pisał o samym sobie. Byłem bowiem zwykłym obserwatorem. Ale za to w podwójnym znaczeniu tego słowa. Obserwatorem wojskowym z odznaką nr 379 oraz obserwatorem ludzi i zdarzeń. Może więc właśnie dlatego, że nie odgrywałem w siłach powietrznych ani lotnictwie sportowym większej roli, miałem sposobność i czas przyglądać się życiu na lotniskach, w koszarach i aeroklubach".

Jest w tym wyznaniu autora wspomnień skromność, ale i nutka żalu, że był tylko dyplomowanym obserwatorem, a nie pilotem wojskowym, bowiem — jak sam wyznaje w książce — latanie wyłącznie w charakterze obserwatora nie zadowalało go. Jego samodzielne latanie udawało się tylko i wyłącznie dzięki peryferyjnemu, dalekiemu od wszelkich dowództw, położeniu lotniska. W całkowitej zgodzie z przepisami latał więc samodzielnie, gdzie mu się podobało, wyłącznie na „gazetach" — jak mawiał szef i przyjaciel autora z czasów służby na wileńskim lotnisku Porubanek — mjr pil. Edward Więckowski. Te „gazety" były samolotami sportowymi Aeroklubu Wileńskiego, w którym Kędzierski, jako wyszkolony pilot sportowy, najpełniej wyżywał się w pilotażu.

Czasy przedwojenne — to już odległa historia, zupełnie inna epoka, pod każdym względem różna od obecnej. Kędzierski przeżył w tamtych czasach większość swego lotniczego życia. Był w Krakowie, służył dwukrotnie jako instruktor w Centrum Wyszkolenia Oficerów Lotnictwa w Dęblinie, był oficerem 5 i 6 pułku lotniczego. Służył w lotnictwie polskim na Zachodzie, gdzie w 1942 r. odsunięty został od latania po czterech lotach bojowych, ze względu na wiek i zły stan zdrowia.

Od tego czasu datuje się też jego działalność publicystyczna w prasie, nie tylko lotniczej. Od 1947 r., po powrocie do kraju, współpracuje m. in. stale ze „Skrzydlatą". Nazwisko i pióro autora jest więc naszym Czytelnikom dobrze znane. Fragment z tej książki pt. „Niespodziewana inspekcja" był m.in. publikowany na łamach naszego czasopisma w 1974 r. Na swym koncie ma Kędzierski bogaty dorobek publicystyczny, m.in. książkę „Pionierzy lotnictwa rosyjskiego" (Wyd. MON — 1952). Obecnie na emeryturze, jest aktywnym działaczem Klubu Seniorów Lotnictwa i członkiem jego komisji historycznej. W 1965 roku został przez ZG APRL odznaczony odznaką Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego.

Swej wspomnieniowej książce dał Kędzierski trafny tytuł — „Z kabiny obserwatora". Widzi z niej różnie. Przeważnie są to obserwacje osobiste i spojrzenia, niekiedy sentymentalne, na sprawy lotnicze z kręgu własnego otoczenia. Obejmują lata 1926—1939 wraz z refleksjami nawiązującymi do II wojny światowej. Jest sporo faktów, mniej znanych, które jakoś umknęły z pola widzenia innym piszącym o lotnictwie międzywojennym.

Nade wszystko, co zwraca szczególną uwagę czytającego, trafnie Kędzierski ukazuje w tej książce ludzi. Sylwetki lotników, tych sławnych i mniej znanych, są sugestywne i barwnie prezentowane. A znał ich autor osobiście wielu: Stefana Pawlikowskiego, Janusza Kurnatowskiego, Romana Florera, Antoniego Mroczkowskiego, Stefana Florianowicza, Jerzego Bzowskiego, Stanisława Jensena, Zbigniewa Laskowskiego, Władysława Madejskiego, Eugeniusza Wirwickiego, Wandę Olszewską, Tadeusza Pruszkowskiego, Marię Younga-Mikulską, Michała Blaichera, Mieczysława Mümlera, Władysława Świąteckiego, Medarda Koniecznego, Piotra Dudzińskiego, Franciszka Haberka, Mieczysława Lisiewicza, Jerzego Bajana, Józefa Kępińskiego, Franciszka Ratajczaka, Tadeusza Sypniewskiego. Niektóre nazwiska, z wiadomych tylko autorowi względów, zostały zaszyfrowane i oznaczone tylko literami.

W czterech rozdziałach („Przedsmak lotnictwa", „Bardzo miły pułk", „Dęblin po raz drugi", „Ziemia marząca, cicha, bezradna") zawarł autor sporo lotniczej historii z okresu międzywojennego. Anegdoty o ludziach i wydarzeniach, atmosfera, obyczaj i zmienny klimat tamtych lat, są cenną wartością książki Kędzierskiego. Ładnie napisana. Czyta się ją przyjemnie, z zainteresowaniem. Mało jest takich wspomnień. **(kon)**

Janusz Kędzierski — Z KABINY OBSERWATORA. Wydawnictwo MON — Warszawa 1975. Str. 271, cena 20 zł, nakład 10 000 + 347 egz.

NA ZAPLECZU WROGA

Ostatnio otrzymaliśmy pracę popularnonaukową omawiającą działalność naszych spadochroniarzy-wywiadowców na zapleczu frontu wschodniego. Ze względu na przedmiot opracowania, sposób wykładu oraz zawarte treści, jest to praca wartościowa pod wieloma względami.

Według sformułowania autora obejmuje ona głównie: ● działalność spadochroniarzy — Polaków, którzy przybyli na tyły frontu wschodniego, a więc na okupowane tereny Polski i Związku Radzieckiego, w celu prowadzenia na rzecz Armii Czerwonej rozpoznania strategicznego; ● działalność spadochroniarzy przeszkolonych przez Polski Samodzielny Batalion Specjalny, którzy z zadaniami rozpoznawczymi przybywali w latach 1943—1944 na tereny Polski oraz hitlerowskich Niemiec; ● działalność grup spadochronowo-rozpoznawczych Sztabu Głównego Wojska Polskiego, przerzucanych na zaplecze armii hitlerowskiej w ostatniej fazie drugiej wojny światowej (1944—1945).

To krótkie wprowadzenie precyzuje zakres tematyczny pracy. Wynika z niego, że obejmuje ona działalność wyłącznie tych grup spadochronowych, które we współdziałaniu z Armią Czerwoną prowadziły rozpoznanie sił Niemiec hitlerowskich.

Na wstępie omówiono dzieje pierwszego Polaka — skoczka spadochronowego, przybyłego ze Związku Radzieckiego do okupowanej Polski. Był nim młody robotnik, komunista z Tomaszowa Mazowieckiego — Stanisław Kujda. Po dwugodzinnym locie z Kijowa lądował on na polach niedaleko wsi Mokre w okolicach Warszawy. Z kolei opisano losy Dąbrowszczaków, zrzuconych na tereny okupowanego kraju, których dzieje w większości są do tej pory nieznane. Dość dużo miejsca poświęcono grupie pięciu oficerów — spadochroniarzy polskich, która w nocy z 16 na 17 sierpnia 1941 r. lądowała na polach wsi Zofiówka (teren dawnego powiatu piotrkowskiego). Dowódcą tej grupy był kpt. Mikołaj Arciszewski. Związek Radziecki wysoko ocenił wartość pomocy udzielonej mu przez tę grupę. Zgodnie z oficjalnym stwierdzeniem, Sztab Generalny Armii Czerwonej otrzymywał od grupy Arciszewskiego „wartościowe i bardzo interesujące informacje o zgrupowaniu i ruchach wojsk niemieckich... wysokiej jakości i głęboko przepracowane... które przyjmowano za podstawę obliczeń przerzucanych sił". W skąpym, zwięzłym języku żołnierskim, w sposób wyważony — jak stwierdza autor — dano tu najwyższą ocenę, jaką uzyskać może działalność pracownika wywiadu.

Interesująco przedstawiono także losy dwóch działaczy komunistycznych Józefa Małeckiego i Adolfa Matysiakiewicza. Lądowali oni w kwietniu 1942 r. w okolicach Adamowa. Po utracie radiostacji i zgodzie centrali w Moskwie, wyruszyli w drogę do strefy partyzanskiej w okolicy Słucka aby szukać tam dalszych możliwości przeprawienia się przez front. Po wielu perypetiach osiągnęli Moskwę. Przedarcie się Kiryluka i Matysiewicza z Polski do centralnych obwodów Białorusi było rzadkim w owych czasach wyczynem.

Oddzielnym tematem pracy są dzieje żołnierzy przeszkolonych w Polskim Samodzielnym Batalionie Specjalnym. Zrzuty poszczególnych grup spadochroniarzy batalionu rozpoczęły się na wiosnę 1944 r. Wypada wspomnieć o grupie Michała Gołdysa, Tadeusza Korszla, Czesława Klima, Roberta Satanowskiego, Juliana Konara, Adama Łojki, Józefa Sobiesiaka, Antoniego Jańczaka, Stanisława Doleckiego i innych.

Kilka stron poświęcono spadochroniarkom oraz tym Polakom, którzy znaleźli się w składzie różnych grup radzieckich, przerzucanych do Polski, a także do innych krajów. W ostatnim rozdziale przedstawiono działalność grup zwiadowczych zrzuconych w sercu Niemiec hitlerowskich. Przerzucono na tyły wroga m.in. grupy: „Wisła", „Ryś", „Warszawa", „Niemen", „Odra", „Łódź". W okresie styczeń—kwiecień 1945 r. zrzuconych zostało przez Sztab Główny WP 21 grup rozpoznawczo-dywersyjnych.

Praca Ryszarda Nazarewicza napisana jest prostym, zrozumiałym językiem. Komunikatywność i wartość informacji zawartych w książce to jej zalety. Szkoda, że autor nie opracował zestawienia wszystkich zrzuconych grup z uwzględnieniem: daty i miejsca lądowania, z jakiego samolotu nastąpił zrzut, kto był dowódcą, liczebność grupy. Zestawienie takie byłoby skrótową wskazówką poglądową dla czytelnika.

Dużą wartość dokumentalną stanowią ilustracje oraz mapki terenów, na które zrzucano spadochroniarzy-zwiadowców. Na koniec wypada zaapelować do autora, aby podjął się opracowania kolejnej książki traktującej o działalności grup skierowanych drogą powietrzną, bądź zrzuconych przy użyciu spadochronu, w celu podjęcia działalności politycznej, organizacyjnej, udziału w walce zbrojnej i dywersyjnej, a także pmocy wojskowo-organizacyjnej. **(m)**

Ryszard Nazarewicz ● POLACY — SPADOCHRONIARZE — WYWIADOWCY NA ZAPLECZU FRONTU WSCHODNIEGO, Wydawnictwo „Interpress", Warszawa 1974, str. 165, cena 25 zł.

ONE WALCZYŁY O POLSKĘ

Sanfirowa

Urodziła się w 1917 r. W czasie nauki w szkole średniej została przyjęta do Komsomołu. Od wczesnej młodości pasją jej życia było latanie.

Olga Aleksiejewna Sanfirowa służyła w żeńskim 46 pułku nocnych bombowców, od chwili jego sformowania. Z wielkim uporem i poświęceniem realizowała program wyszkolenia praktycznego, by jak najszybciej przystąpić do wykonywania lotów bojowych. Latała wspólnie z nawigatorem Rufiną Gaszewą. Młode dziewczęta szkoliły się po 13 godzin na dobę, przeważnie w nocy.

Szczególnie intensywnie latała bojowo w 1942 r., w okresie walk na Północnym Kaukazie. Starszy lejtnant Olga Sanfirowa wykonywała loty nad Noworosyjsk, Tamań, Sewastopol i Kubań. W tym czasie zadania trzeba było przeprowadzać w niezwykle trudnych warunkach, pod silnym ogniem artylerii, przy dużym przeciwdziałaniu niemieckiego lotnictwa myśliwskiego.

W nocy z 30 kwietnia na 1 maja 1943 r. Sanfirowa i Gaszewa wykonały pomiętny lot bojowy. Powracający samolot radziecki został niespodziewanie zaatakowany przez hitlerowskiego myśliwca. W wyniku uszkodzenia silnika Sanfirowa zmuszona była lądować przymusowo na terenie przygodnym, na tyłach wroga. W ciągu kilku dni dwie dzielne lotniczki, przebijając się przez pola zryte pociskami, przez lasy i błota, zdołały dotrzeć do macierzystej jednostki, by wziąć udział w dalszych walkach.

Pod dowództwem kapitana Olgi Sanfirowej startowała eskadra każdej nocy, bez względu na warunki atmosferyczne. Bombardowano nieprzyjacielskie transporty kolejowe i samochodowe, składy zaopatrzeniowe, rejony ześrodkowania wojsk i inne obiekty pola bitwy. Wykonywano tego rodzaju zadania na Białorusi, a następnie w 1944 r., we wschodniej części Polski.

Pewnej nocy, już podczas działań nad Polską, kpt. Sanfirowa otrzymała zadanie zbombardowania hitlerowskich transportów kolejowych ze sprzętem bojowym, skupionym na stacji w Nasielsku. Po przylocie nad cel i w czasie bombardowania samolot Sanfirowej został nagle oświetlony przez kilka reflektorów. Hitlerowska artyleria przeciwlotnicza rozpoczęła intensywne ostrzeliwanie radzieckiej maszyny. Jeden z pocisków zapalił ją i mimo usilnych starań pilota nie udało się ugasić pożaru. Olga Sanfirowa i Rufina Gaszewa zdecydowały się opuścić samolot. Podczas lądowania na spadochronie Olga nieszczęśliwie trafiła na minę, która eksplodowała. Tak zginęła dzielna lotniczka w pobliżu Nasielska.

Eskadra pod dowództwem kapitana Sanfirowej wykonała ponad trzy tysiące lotów bojowych, zrzucając na wojska hitlerowskie ponad 500 ton ładunku bombowego. Za osobistą odwagę i umiejętne dowodzenie podległymi załogami podczas działań, uchwałą Prezydium Rady Najwyższej ZSRR z 23 lutego 1945 r. kpt. Olga Sanfirowa została pośmiertnie odznaczona Złotą Gwiazdą Bohatera Związku Radzieckiego. Pamięć o niej będzie zawsze żywa. Zginęła bowiem na polu chwały w walce o wyzwolenie naszego kraju.

CZESŁAW KRZEMIŃSKI

ZACHWYTY I NIEPOKOJE

W SPRAWIE PROPAGOWANIA NASZEGO LOTNICTWA

Jeden z ostatnich felietonów pt. „Propagujmy nasze lotnictwo" wywołał zainteresowanie wśród czytelników „Skrzydlatej". Nadeszły listy, przyjęliśmy telefony. Żywe i nieobce więc są sprawy popularyzowania lotnictwa polskiego w naszym społeczeństwie.

Nadszedł również list z Londynu Jerzego B. Cynka, cenionego popularyzatora polskich konstrukcji lotniczych poza granicami kraju. List ten jest inny od pozostałych. Dlatego uważam za celowe przytoczyć zawarte w nim ważniejsze myśli.

Oto pierwszy fragment listu:

„Autor ubolewa, że ukazują się pięknie wydane książki monograficzne dotyczące światowego lotnictwa lub wkładu poszczególnych państw w jego rozwój, i dalej, że o Polakach natomiast brak jest jakiejkolwiek informacji. Trudno mi się oprzeć wrażeniu, że zarzut „Obserwatora" o pomijaniu osiągnięć polskich przez różnych publicystów odnosi się w równej mierze i do... niego samego i jego artykułu."

W następnych partiach listu J. B. Cynk pisze o swoich dwóch książkach wydanych za granicą („Polskie konstrukcje lotnicze 1893–1939" i „Dzieje Polskich Sił Powietrznych 1918–1968"). Z kolei podaje czasopisma lotnicze, w których publikowane były artykuły na temat polskich osiągnięć konstrukcyjnych.

Odpowiadam: Nadal podtrzymuję swoje zarzuty. Odwołam je, gdy zagraniczni pisarze i publicyści zaczną włączać do opracowań historycznych lub popularnonaukowych informacje o lotnictwie polskim i jego konstrukcjach. Może zaczną korzystać z książek Autora listu oraz materiałów otrzymywanych z kraju.

A teraz sprawa zarzutu skierowanego pod moim adresem. To prawda, że jeszcze nie pisałem o książkach wydanych za granicą przez Autora listu. Felietony tematycznie związane z twórczością lotniczą piszę od niedawna, stąd też tematów nagromadziło się bardzo dużo. W felietonie pt. „Propagujmy nasze lotnictwo" zasygnalizowałem jedynie nurtujący nas wszystkich problem – zresztą jak wynika z nadsyłanych listów — bardzo istotny. We wspomnianym felietonie jednoznacznie określiłem publicystów i pisarzy zagranicznych, a więc obcych. Za obcego nie uważam Autora listu. I w tym fakcie tkwi – wydaje mi się – nieporozumienie. Zresztą Autor listu napisał książki i w czasopismach wiele artykułów dotyczących lotnictwa polskiego i jego konstrukcji. W felietonie natomiast wyraźnie pisałem o autorach, którzy pisząc dzieje lotnictwa światowego nie wspominają o Polakach. Niestety, ale tak jest. Przejrzałem wiele książek autorów obcych — dostępnych w kraju — ale nie ma w nich informacji o lotnictwie polskim.

Następny fragment listu:

„Polska propaganda lotnicza za granicą jest niewystarczająca i to zarówno w dziedzinie historii jak i przygotowania reklamowego udziału polskiego przemysłu lotniczego w imprezach międzynarodowych. Ładnie ilustrowane wydawnictwa, najlepiej wielojęzyczne, omawiające zarówno zdobycze polskiej myśli technicznej jak i osiągnięcia polskich pilotów wyczynowych i bojowych są konieczne dla objęcia swoim zasięgiem jak najszerszego rynku zagranicznego i utrzymania zainteresowania międzynarodowego lotnictwem polskim."

List swój Jerzy B. Cynk kończy stwierdzeniem: „Zdobycie dobrego serwisu fotografii nadających się do reprodukcji w prasie, czy bliższych danych dotyczących produkcji, czy eksportu takiego czy innego typu samolotu polskiego jest często za granicą w ogóle nie osiągalne, co powoduje, iż szereg publicystów daje za wygraną i woli pisać o maszynach, do których znalezienie odpowiednich materiałów nie wymaga miesięcznych zabiegów i długiej korespondencji."

Odpowiadam: Z materiałami dotyczącymi konstrukcji lotniczych nie jest łatwo ani w Polsce ani za granicą. Przypominam sobie ile zmartwień miał swego czasu Bohdan Arct kompletując materiały do książki pt. „Samoloty świata". Istnieje jednak rocznik konstrukcji lotniczych w skrócie znany jako „Jane's" (dobrze znany Autorowi listu), w którym to można znaleźć niemal wszystkiei konstrukcje lotnicze polskie, począwszy od lat dwudziestych do dnia dzisiejszego. Dostępne są ponadto wielojęzyczne katalogi polskich konstrukcji lotniczych opracowane przez Wydawnictwo Przemysłu Lotniczego „Pezetel". W tej sprawie — poruszonej przez Autora listu — nie widzę przeszkód w uzyskaniu potrzebnych materiałów do publikacji za granicą.

Obserwator

Rys. GRZEGORZ NIEWCZAS

10 PUŁK LOTNICTWA MYŚLIWSKIEGO

10 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego sformowano w październiku 1944 r., w oparciu o 246 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego odkomenderowany w tym celu z 16 Radzieckiej Armii Lotniczej. Pułk organizowano w ZSRR na lotnisku Karłówka. Od chwili powstania do końca wojny wchodził on organicznie w skład 3 Dywizji Lotnictwa Myśliwskiego.

Pod koniec kwietnia 1945 r. stan osobowy 10 PLM liczył 166 ludzi, w tym 34 pilotów. Na uzbrojeniu jednostki było 30 samolotów Jak-9, 2 Jak-3 i 1 samolot łącznikowy Po-2.

Pułkiem dowodził mjr M. Kożewnikow. Zastępcą do spraw polityczno-wychowawczych był mjr J. Pietraszczenko, szefem sztabu — mjr A. Bondarenko, nawigatorem pułku — kpt. Małyszko, natomiast szefem strzelania powietrznego E. Timoszkin.

W kwietniu personel techniczny pułku zasiliło wielu młodych polskich mechaników lotniczych; przeważnie byli to obsolwenci Szkoły Mechaników Lotniczych w Wolsku.

2 kwietnia 1945 r. pułk przybył do Polski na lotnisko w Kutnie; 16 kwietnia przeniesiono go na lądowisko Głogów (w pobliżu Kutna).

W dniach 22—24 kwietnia pułk skierowano na przyfrontowe lotnisko Białęgi, by wziąć udział w trwającej już operacji berlińskiej. Z tego lotniska działał też 11 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego oraz 7 Pułk Lotnictwa Szturmowego.

24 kwietnia pododdziały 10 PLM dokonały oblotu rejonu działań bojowych, realizując jednocześnie zadanie związane z osłoną własnych wojsk przed ewentualnymi uderzeniami hitlerowskiego lotnictwa z powietrza.

Pułk osłaniał 26 kwietnia własne wojska, patrolując w rejonie miejscowości Kremmen, Fehrellin, Pessin i Paaren. Stoczono cztery walki powietrzne, w wyniku których piloci 10 PLM (ppor. Smirnow i chor. Panow) zestrzelili dwa samoloty hitlerowskie FW-190. W tym dniu załogi pułku ubezpieczały z powodzeniem działania pododdziałów 8 PLSz, które wykonywały uderzenia na lotnisko wroga Neuruppin, gdzie zniszczono trzy samoloty.

30 kwietnia pułk prowadził parami rozpoznanie. Loty wykonywano przede wszystkim w okolice Neuruppin, Wusterhausen i Rhinow. Ponadto (grupami po 4—6 samolotów Jak-9 w rejonie Flatow. Königshorst, Paaren) osłaniano drugie rzuty, obiekty tyłowe i organa dowodzenia 1 Armii WP. Podczas wykonywania zadań artyleria przeciwlotnicza nieprzyjaciela zestrzeliła dowódcę klucza chor. Carewa.

W celu zwiększenia zasięgu działania, 10 PLM przebazowano 1 maja na lotnisko Eichstadt (4 km na zachód od Velten). Na lotnisku tym rozmieszczono też dowództwo i sztab 3 Dywizji Lotnictwa Myśliwskiego oraz 11 PLM. 3 maja samoloty pułku użyto do atakowania z broni pokładowej oddziałów hitlerowskich, które w pobliżu miejscowości Kremerphaul zagroziły lotniskom 3 Dywizji Myśliwskiej. W dniu tym ostatnie loty na rozpoznanie załogi pułku wykonywały w rejon: Wittstock, Prizwalk i Wusterhausen.

Po zakończeniu wojny, wielu oficerów, podoficerów i szeregowców pułku zostało odznaczonych orderami bojowymi.

CZESŁAW KRZEMIŃSKI

Na zdjęciu zamaskowany samolot myśliwski Jak-9 na lotnisku polowym.

MAŁA ENCYKLOPEDIA LOTNIKÓW POLSKICH A B C D E F G H I J K L Ł M N O P R S T U V

JERZY JANOTA-BZOWSKI 1906—1941

Urodził się 19 października 1906 r. w Pasztowej Woli, koło Iłży. Od września 1918 r. kształcił się w gimnazjum im. Jana Zamoyskiego w Warszawie. Od 1922 r. — w Korpusie Kadetów nr 2 w Modlinie (następnie w Chełmnie na Pomorzu). W czerwcu 1927 r. uzyskał maturę. Od października 1927 r. do sierpnia 1929 r. był podchorążym SPL w Dęblinie. 15 sierpnia 1929 r. ukończył szkołę w stopniu podporucznika-obserwatora, z przydziałem do 4 Pułku Lotniczego w Toruniu.

W r. 1930 ukończył w Dęblinie z dobrym wynikiem pilotaż podstawowy. Na kurs pilotażu wyższego powołany jednak nie został, z powodu drobnego zastrzeżenia komisji lotniczo-lekarskiej. Pomimo usilnych starań, por. Bzowski (mianowany porucznikiem 19.IX.1933 r.) nie uzyskał skierowania na pilotaż wyższy i został pozbawiony w ten sposób możności ubiegania się o dyplom pilota wojskowego.

Bzowski był tak zakochany w lataniu, że zwolnił się z wojska i podjął pracę cywilnego instruktora pilotażu w Aeroklubie Łódzkim. Szkolił młodzież Lotniczego Przysposobienia Wojskowego, brał udział w zawodach. Miał licencję pilota sportowego I klasy. Dzięki dużej liczbie wylatanych godzin na samolotach sportowych, nie miał potem najmniejszych trudności w uzyskaniu we Francji dyplomu pilota wojskowego na wszystkie wielosilnikowe samoloty bombowe (kwiecień 1940).

1 września 1939 r. por. rez. Bzowski zameldował się w sztabie lotniczym Armii Łódź. Wykonał kilka lotów łącznikowych i jeden bojowy, w czasie którego z lotu kołszącego ostrzelał oddział niemiecki. Zapisał w pamiętniku: „Wracałem z lotu już w nocy. Wrażenie — chociaż raz udało mi się coś zrobić". 18 września 1939 r. por. Bzowski przekroczył granicę rumuńską. Został internowany w obozie Slatiny, skąd uciekł. 15 października 1939 r. odpłynął statkiem „Nicolaos" z rumuńskiego portu Balcik do Marsylii (przez Bejrut).

Na wiosnę 1940 r., po bardzo krótkim przeszkoleniu, uzyskał upragniony dyplom pilota wojskowego. W czasie klęski Francji latał na różnego typu bombowcach. Ewakuował na nich wielu polskich pilotów i mechaników. W ostatniej fazie kampanii przewoził także Francuzów i Anglików.

22 czerwca 1940 r. z lotniska w Perpignan wystartował na bombowcu „Potez-54" (silniki Lorraine) na lotnisko Philippeville w Afryce Północnej. Por. Bzowski wykonał przelot w nocy, ponieważ maszyna była nie uzbrojona. Przewiózł dwóch polskich pilotów i 3 mechaników (w tym Francuza, który nie chciał poddać się Niemcom). Następnie przeleciał do Algieru, Oranu i Casablanki. Stamtąd okrętem angielskim, przez Gibraltar, przybył 12 lipca 1940 r. do Liverpool w Anglii.

Już na początku września 1940 r. otrzymał przydział do formującego się 305 Dywizjonu Bombowego (samoloty „Wellington" Mk1). Por. pil. Bzowski został tam wyznaczony pierwszym pilotem. O jego wartości jako lotnika świadczy najlepiej fakt, że właśnie jego załogę wybrano na pierwszy inauguracyjny lot bojowy dywizjonu 27 kwietnia 1941 r. Wystartowały wówczas tylko dwie załogi. W charakterze drugiego pilota poleciał z Bzowskim dowódca 305 Dywizjonu ppłk dypl. Bohdan Kleczyński. Bombardowano wówczas zbiorniki benzyny w Rotterdamie. Załoga Bzowskiego bombardowała m. in. hitlerowskie pancerniki stojące we francuskim porcie Brest (14.VI.1941 r.). Będąc doświadczonym pilotem poleciał na to zadanie z najcięższą ówczesną bombą (2 000 funtów). Zginął z całą załogą podczas szesnastego lotu bojowego na Bremę (14/15.VII.1941 r.). Pochowany został na cmentarzu Waller, obok Bremy, grób nr 121.

Odznaczony został Srebrnym Krzyżem Virtuti Militari i czterokrotnie Krzyżem Walecznych. Pośmiertnie (1.IX.1941 r.) mianowany został kapitanem.

J. KĘDZ.

P R S T U V W X Y Z A B C D E F G H I J K L Ł M N O P R S T U V W X Y Z A B C D E F G H I J K L Ł M

o właściwościach lotni

(3)

Mgr inż. WIESŁAW STAFIEJ

W locie z prędkością wyższą od minimalnej dla zachowania równowagi w locie prostoliniowym współczynnik siły nośnej „Cz jeden" jest mniejszy od „Cz max". Jeżeli wówczas gwałtownie zwiększymy kąt natarcia wzrośnie nam współczynnik „Cz", a więc i siła nośna „Pz", wtedy współczynnik obciążenia:

$$n = \frac{P_z}{Q} \text{ jest większy od } 1{,}0$$

Ponieważ siła nośna rośnie z kwadratem prędkości współczynnik obciążenia przy gwałtownym zwiększeniu kąta natarcia do wartości „alfa kryt" będzie określony zależnością:

$$n = \frac{V^2}{V^2_{min}}$$

gdzie „V" jest rozpatrywaną prędkością lotu przy której dokonujemy gwałtownej zmiany kąta natarcia aż do kąta krytycznego. Inaczej mówiąc w układzie współrzędnych „n" od „V" (rys. 10) linia granicznych przeciążeń będzie parabolą. W przypadku naszej lotni określi ją równanie:

$$n = \frac{V^2}{7{,}65^2} = \frac{V^2}{58{,}5}$$

Jeżeli zdecydujemy się, iż lotnia nasza ma zezwalać na osiąganie współczynnika obciążenia nie przekraczającego $n = 3{,}0$, nagłe manewry sterownicą (a takie są w normalnych warunkach nieuniknione) możemy wykonywać tylko przy prędkościach leżących poniżej 13,2 m/s, czyli 47,5 km/h (zgodnie z odczytem na rys. 10).

Tutaj nasuwa się uwaga pod adresem budowniczych lotni. Zachowując wymagany w lotnictwie zapas bezpieczeństwa co najmniej 150%, elementy lotni muszą zapewniać dostateczną wytrzymałość (nie ulec zniszczeniu) dla niszczącego współczynnika obciążeń „n niszcz" $= 1{,}5 \cdot 3{,}0 = 4{,}5$. Inaczej mówiąc elementy lotni i uprząż pilota muszą być zdolne do przeniesienia siły równej:

„n niszcz" · Q

W przypadku naszej lotni obciążenie to wyniesie: $4{,}5 \cdot 87{,}5 = 394$ kg.

Podmuch, jak już wiemy, powoduje w przypadku działania od dołu (podmuch dodatni) wzrost kąta natarcia, a więc i wzrost siły nośnej, a w konsekwencji wzrost współczynnika obciążenia. Nie wchodząc bliżej w dosyć skomplikowaną naturę obliczeniową podam jedynie, iż zależność współczynnika obciążenia od wielkości podmuchu w funkcji prędkości lotu obrazują linie proste.

Dla parametrów naszej lotni, przy wysokości lotu 50 m, na wykresie „n" od „V" (rys. 10) naniesiono dwie proste: dla podmuchów o prędkości pionowej $U = 5$ m/s i $U = 7{,}5$ m/s. Podmuch $U = 7{,}5$ m/s określony w szybownictwie jako „słaby" w przypadku lotni powoduje przy prędkości lotu 13,2 m/s powstanie współczynnika obciążenia $n = 2{,}25$. Przy nawet najostrożniejszym pilotażu czynnik atmosferyczny daje nam wzrost obciążenia powodujący ponad dwukrotny wzrost siły nośnej w porównaniu do lotu w atmosferze spokojnej.

Omówione tutaj zjawiska gwałtownego sterowania i podmuchów skłaniają autorów publikacji na temat lotni do sugerowania, iż przy projektowaniu konstrukcji bezpiecznej należy założyć współczynnik obciążenia dla lotni co najmniej $n = 2{,}5$ do 3,0.

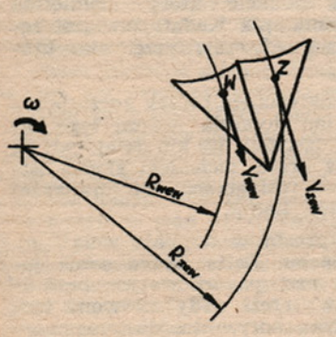
WNIOSKI

Przedstawione rozważania skłaniają do wyciągnięcia kilku wniosków, które mogą się przydać pilotom i konstruktorom lotni:

- W normalnym zakresie użytkowych prędkości lotni, wykorzystywane są kąty natarcia bliskie kątowi krytycznemu, co skłania do ostrożności przy manewrowaniu układem sterowania.
- Wiatr czołowy ułatwia start lotni, niesie jednak z sobą niebezpieczeństwo związane z działaniem podmuchów pionowych (tym intensywniejszych im wyższa jest siła wiatru), powodujących niebezpieczne przyrosty lub spadki kątów natarcia.
- Wykonywanie prawidłowego zakrętu wymaga wzrostu siły nośnej, a więc bądź zwiększenia prędkości lotu, bądź przejścia na wyższe kąty natarcia, atym samym zbliżenie się do obszaru krytycznego. W zakręcie wpływ podmuchów jest więc wyraźniejszy.
- Prawidłowy zakręt wymaga dobrego opanowania sterowania balansem ciała dla zrównoważenia tendencji do powstawania momentu przechylającego lotnię.
- Sterowanie podłużne lotnią w przypadku manewrów szybkich prowadzi do wzrostu współczynnika obciążenia.
- Nagłe podmuchy pionowe są również przyczyną powstawania przeciążeń.
- Aby projektowana i budowana lotnia zapewniała bezpieczeństwo użytkownikowi, jej wytrzymałość musi umożliwiać przeniesienie obciążeń wywoływanych przeciążeniami wyrażającymi się współczynnikiem obciążenia nie mniejszym niż $n = 2{,}5$ do 3,0 przy zachowaniu 150% marginesu bezpieczeństwa.

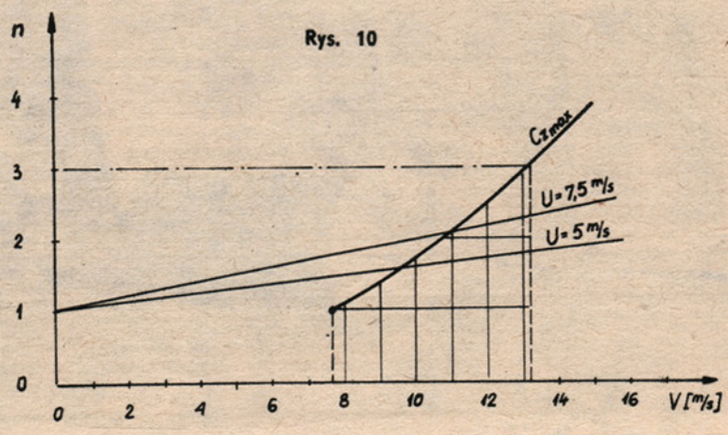
KONIEC

Z zasobem niezbędnej wiedzy teoretycznej, na dobrze opracowanej i zbudowanej lotni, mamy gwarancję pięknego lotu. Zdjęcie: Andrzej Fedorowicz



Rys. 8

Rys. 9



Rys. 10

POLSKIM ŚMIGŁOWCEM do AFRYKI

Mgr inż. RYSZARD WITKOWSKI Korespondencja własna

(4)

W TUMANACH GHIBLI

Pełnomocnik przedsiębiorstwa handlu zagranicznego PEZETEL na Libię mgr Rajmund Szwab, choć kresowiak, mówi po arabsku jak potomek Beduinów. Tego trudnego języka nauczył się nad Wisłą w czasie studiów na Uniwersytecie Warszawskim. Przez kilka lat jako pracownik central Polimex-Cekop i Budimex rezydował w Benghazi i w budowanej przez Polaków Barce, teraz wprowadza do Libii usługi agrolotnicze. Klnie jak szewc (po polsku) na opóźnienie przylotu śmigłowca, ale jednocześnie dwoi się i troi i niczym walec parowy miażdży wszystkie przeszkody stojące na drodze do dalszego lotu do Tazerbo. A przeszkód tych jest niemało: my nie mamy wiz, śmigłowiec odprawy celnej, nie wiadomo czy w oazie ktoś jeszcze czeka, niepewne są losy skrzyń z wyposażeniem agro (do Trypolisu przyleciały frachtem lotniczym, dalej pojechały ciężarówką), powodzenie kontraktu wisi na włosku. Na dodatek zaczyna wiać Ghibli.

Ghibli to taka libijska odmiana burzy piaskowej, silny wiatr południowo-wschodni, który niesie z pustyni ogromne ilości piasku, zmielonego na lotną mączkę. Dla silników tłokowych, w których wloty powietrza do gaźnika nie są zaopatrzone w skuteczne filtry, mączka ta jest zabójcza. Po dostaniu się do obiegu olejowego wewnątrz silnika szlifuje go skutecznie od środka i niszczy w ciągu niewielu godzin. W turbinach, w których instalacja smarowania jest całkowicie niezależna od przepływającego przez silnik powietrza, sytuacja jest nieco lepsza, ale na wszelki wypadek wszystkie śmigłowce latające w Libii mają filtry przeciwpyłowe. SP-SDB urządzenia takiego nie ma, dlatego z niepokojem patrzę na horyzont czy jest zaciągnięty piaskową mgłą. Ale tu, w Trypolitanii, gdzie istnieje ochronny pas zieleni i gdzie od pustyni oddziela wybrzeże pasmo gór koło Tahuny, Ghibli jest „czyste". Znać o sobie daje tylko ostrymi porywami wiatru.

We wtorek 4 lutego przed południem jest wszystko przygotowane do odlotu. Są wiadomości o paliwie rozłożonym w beczkach w 3 punktach na trasie, śmigłowiec otrzymał odprawę celną, w paszportach załogi pojawiły się „robaczkowe" stemple wiz, mam wreszcie „list żelazny" — dwustronicowe zezwolenie Zarządu Lotnictwa Cywilnego Libijskiej Republiki Arabskiej na wykonanie przelotu do Tazerbo i pracę tam.

Na wieży lotniska Tripoli International wypisują plan lotu — jest to jednak plan na całą 1500-kilometrową trasę — i jestem gotów.

Mgr Szwab staje się czwartym członkiem załogi. Obaj moi chłopcy moszczą sobie miejsca z tyłu kabiny. Nasz samolotowy „konkurent" inż. Gudel z WSK-Okęcie unosi w pożegnaniu rękę.

Dostaję zgodę na rozruch. Obie turbiny posłusznie wchodzą na obroty biegu jałowego. Ożywają wszystkie przyrządy. Wskaźnik radiokompasu leniwie odwraca się w stronę gór gdzie dokładnie na trasie stoi radiolatarnia „TAH".

— Delta Bravo ready for take-off. Destination Tazerbo via Syrte, Adjedabya, Djalo...[1])

Nigdy w życiu nie sądziłem, że będę kiedyś deklarować przelot po tak egzotycznej trasie...

— Delta Bravo — rodzier, rodzier — cleared for take-off...[2]

Powtarzam trochę z przekory tę komiczną, miękką wymowę angielskiego „Roger":[3]

— Tripoli tower — rodzier, rodzier...[4]

Odwracam śmigłowiec pod wiatr, rozpędzam po ziemi w starcie z robiegiem i o 09.33 GMT jestem w powietrzu. Wieża oddaje mnie pod opiekę kontroli obszaru, ale łączność z tym kolejnym „Rodzier, rodzier" ustaje po kilkunastu minutach, gdy wlatuję w góry.

Pod śmigłowcem przesuwają się regularne prostokąty gajów oliwnych i plantacji owoców cytrusowych. Wchodzą one na zbocza, pokrywają dna dolin: Ale gdy za Tahuną góry się kończą, kończy się i zieleń plantacji. Zaczyna się kawowo-szary krajobraz sawanny. Tu już nie widać murowanych domostw ani asfaltowych dróg, ustępują one miejsca prymitywnym namiotom i piaszczystym ścieżkom.

Śmigłowiec sunie 20—30 metrów nad sawanną płosząc co jakiś czas gazelę, lisa, wilka. Osły i kozy przy rzadko rozsianych pasterskich namiotach zachowują się spokojnie. Widzimy natomiast, że na widok śmigłowca do panicznej ucieczki w ukrycie rzucają się... kobiety. Dopiero później zrozumiałem dlaczego. Według surowych zasad Koranu na kobiecie, istocie pozbawionej duszy i przez to niższej, nie może, pod groźbą przekleństwa, spocząć wzrok obcego mężczyzny.

Na południe od Misuraty przecinam szosę nadbrzeżną i wlatuję nad słone jeziora o idealnie gładkiej powierzchni, trudno jednak z powietrza ocenić z czego się ona składa, błota czy zeskalonego piachu. Za nadbrzeżnymi diunami pod śmigłowiec wchodzą białe grzywacze silnie sfalowanych wód Zatoki.

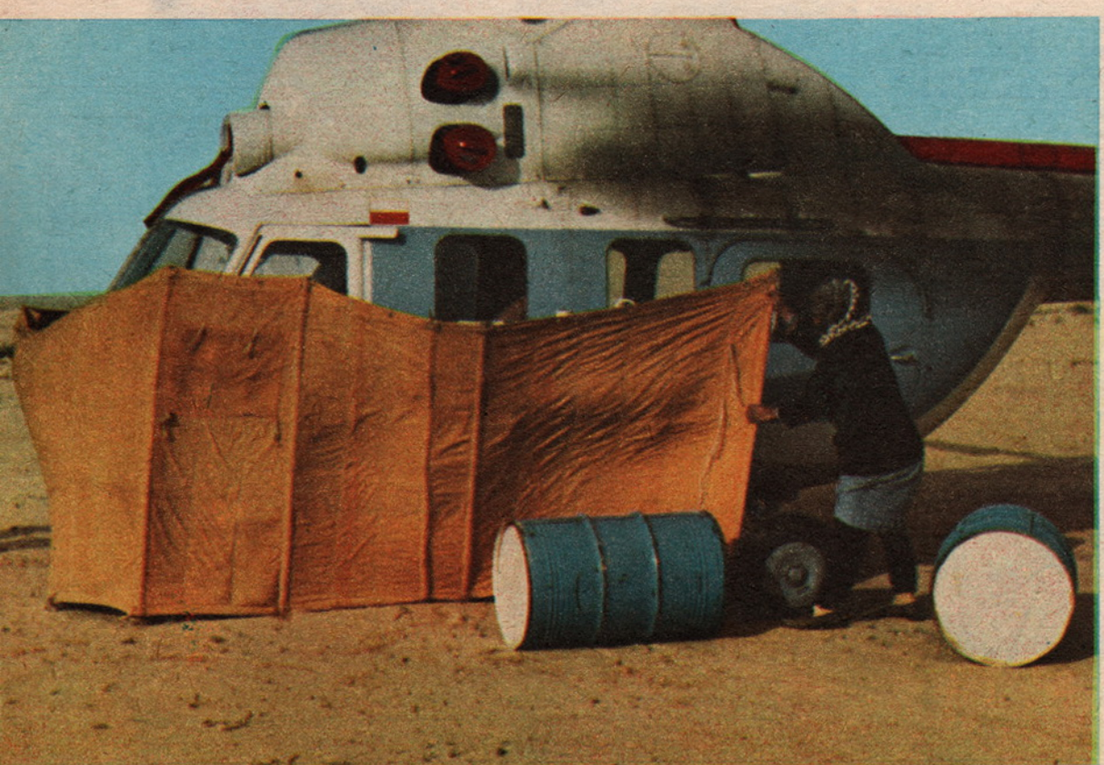
Mija już trzecia godzina od startu. Teraz lot odbywa się tuż przy brzegu, wzdłuż szosy, po której tylko z rzadka przemyka ciężarówka lub wypełniony do granic możliwości samochód osobowy. Do Syrtu około 50 kilometrów, trzeba zacząć wyglądać punktu w którym znajdują się beczki z naftą.

Według posiadanych informacji beczki mają leżeć przy „dużym hotelu" ok. 30 km przed Syrtem. Teraz wlatujemy nad dość ładny 1-piętrowy pawilon w budowie, gdzie mu jednak do „dużego hotelu" według naszych europejskich miar... Z ciekawością oglądamy efektowny pomnik tuż przy budynku — i lecimy dalej.

Po 20 minutach Syrt już widać na horyzoncie, zaczyna mrugać czerwona lampka rezerwy paliwa, a beczek jak nie ma tak nie ma. Ładna zabawa! Cóż robić, ląduję przy posterunku wojskowym strzegącym niedwuznacznie poszerzonego prostego odcinka szosy, Szwab wchodzi w dialog z żołnierzami. I w tym momencie przyjeżdża samochód, który goni nas od pomnika — przecież tam właśnie leżą nasze beczki! Nie zauważyliśmy ich, zaabsorbowani ciekawą architekturą pomnika i pawilonu. Teraz, dosłownie na ostatnich kroplach nafty, wracamy 40 km do miejsca, które, jak się okazuje, jest dla nowej Libii historyczne. To tu właśnie, w punkcie, który upamiętnia wznoszony pomnik, płk Kadafi zawiązał rewolucyjny spisek oficerów przeciwko królowi Idrysowi...

Epizod z poszukiwaniem beczek kosztuje tyle czasu, że plan dotarcia jeszcze tego samego dnia do Adżedabii, 500 km dalej, pali na panewce. Teraz przed zachodem słońca istnieje możliwość osiągnięcia co najwyżej Es Sider lub Ra's Lanuf.

Wiatr wieje prosto w nos, ale wciąż „na sucho", bez piachu. Delta Bravo sunie lotem koszącym nad pagórkowatym bezludnym pasmem wybrzeża. Gdy czerwona tarcza słońca dotyka horyzontu, dostrzegam w dali ogromne srebrzyste zbiorniki ropy i zabudowania — to Es Sider, jeden z najważniejszych portów naftowych Libii. Na morzu



Gdy dmucha Ghibli, nie pomaga parawan pożyczony od Araba.

kilkadziesiąt tankowców oczekuje swej kolejki napełniania.

Port przypomina obóz warowny, otaczają go podwójne zasieki z drutu kolczastego i strzegą zbrojne posterunki. Trudno się dziwić, to przecież tędy odpływa w świat „płynne złoto" Libii.

Odlatuję z Es Sider przed świtem, kierując się wzdłuż szosy ku Adżedabii, gdzie czeka kolejnych 6 beczek „Jet A-1". Początkowo dobra widoczność zaczyna się nagle psuć — ale to nie mgła przysłania horyzont. To Ghibli przybiera swą klasyczną postać z tumanami piaszczystej mączki.

Tym razem niebieskie beczki z naftą zostają bezbłędnie zauważone przez Szczerbakiewicza na półku przy szosie 3 km od miasta, ale napełnienie śmigłowca paliwem staje się problemem niezmiernie trudnym. Oto Ghibli nawiewa na śmigłowiec taką ilość pyłu, że nawet na chwilę nie można otworzyć wlewu instalacji paliwowej ani rozkręcić beczek. Nie pomaga parawan pożyczony od Araba. Choć zrozpaczony mgr Szwab rwie sobie włosy z głowy, miotając przekleństwa tym razem po arabsku, ogłaszam kolejny postój. Safety first! [5]

O trzeciej po południu, po 6 godzinach od lądowania, następuje krótka przerwa we wściekłym ataku piachu na stojący śmigłowiec. Uszczelniamy otwarty wlew szmatami i przy pomocy specjalnych pomp do opróżniania beczek, wypożyczonych z adżedabskiego cepeenu, szybko tankujemy 600 litrów, minimum potrzebne do następnego punktu lądowania w oazie Dżialo.

Gdy startuję, szkwał piaskowy uderza z nową siłą. Ratuję się szybką ucieczką na 400 metrach i rozpoczynam lot na południe, w głąb pustyni.

Do pokonania mam, w pierwszej kolejności, zaledwie 240 km, które nie powinny nastręczać większych problemów nawigacyjnych. Trasa prowadzi bowiem wzdłuż asfaltowej szosy, biegnącej po niemal idealnej prostej linii do rejonu bogatych złóż ropy i instalacji wydobywczych koło oaz Audżila i Dżialo.

Zdawać by się mogło, że taka „szosodroma" uczyni lot spacerowym. Owszem, będzie tak, gdy za dwa tygodnie będziemy wracać przy cumulusowej pogodzie i świetnej widoczności. Teraz ta pojedyńcza czarna nić, nie najlepiej widoczna w dole pod piaszczystym muślinem, nie daje żadnej orientacji przestrzennej, a że horyzont jest zupełnie niewidoczny i kolorystyka przestrzeni wokół śmigłowca monotonna, muszę pilotować według przyrządów. Na śmigłowcu to nie spacer. Skupienie udziela się reszcie załogi, wszyscy milczą.

Ciszę przerywa okrzyk Szczerbakiewicza:

— Mamy Francuza!

Istotnie, w dole, przy szosie, stoi nieruchomo maleńka sylwetka naszego konkurenta z „Gyra France" — śmigłowca Agusta Bell 47G. Leci do Dżialo na realizację podobnego kontraktu jak nasz. Mając silnik tłokowy nie ryzykuje startu w Ghibli i czeka na poprawę pogody.

Po godzinie lotu tumany Ghibli ustają jakby ucięte nożem. Co za ulga! Schodzę w dół i ostatnie kilometry dolotu do Dżialo realizuję nie wyżej 10 metrów, obserwując zdziwione twarze kierowców nielicznych wyprzedzanych samochodów.

Lądowanie śmigłowca w Dżialo jest sensacją tak wielką, że zbiega się do niego chyba z połowa mieszkańców oazy. Mi-2 SP-SDB jest, zdaje się, pierwszym śmigłowcem jaki tutejsi mieszkańcy widzą w ogóle.

Zapada wieczór, robi się nagle przenikliwie zimno. Pustynia daje znać o jednej ze swych właściwości — różnice temperatur między dniem i nocą sięgają tu 30° Celsjusza! Czy w tej wyprawie nigdy nie będzie mi danym spocić się? Zasypiam z kocem wciągniętym na głowę.

Od tutejszego przedstawiciela Technicznej Kbmpanii wiemy już, że w Tazerbo wciąż na nas czekają. Wyznaczam odlot na 06.00 GMT.

Przylot do Tazerbo oznaczał kres wielkiej przygody.

Ostatni odcinek Dżialo-Tazerbo liczy 360 km w linii prostej, a 460 km — jeśli lecieć wzdłuż „primitive terrain road" [6] jak to ładnie nazywa mapa USAF. Ponieważ mam zasięg 500 km, wydawać by się mogło, że nic prostszego jak wziąć tę „primitive road" pod pachę i dolecieć do oazy. Rzecz jednak w tym, że tej drogi... nie ma. Pustynia jest tu twardym i równym jak stół morzem piasku — nosi nawet nazwę Piaszczystego Morza Kalanszo — i najcięższe nawet pojazdy pozostawiają po sobie ślady naskórkowe, znikające w pierwszym podmuchu Ghibli. Lot wzdłuż drogi odpada, o wykorzystaniu pomocy radionawigacyjnych nie ma mowy, bo jest ich na pustyni niewiele i w miejscach bardzo odległych od Tazerbo, pozostaje więc jedynie najstarsza ze znanych metod nawigacyjnych — na busolę i czas. Tak, ale skąd wziąć poprawki kursowe, skoro nie ma żadnej informacji o wiatrach na 360-kilometrowej trasie? Co robić, gdy nie wyjdę na oazę po obliczonym czasie?

Z tymi wszystkimi wątpliwościami nie dzielę się oczywiście z nikim — bo niby po co? Przypilnowuję tylko, abyśmy na pokładzie mieli dodatkowy zapas wody — to całe nasze zabezpieczenie na przypadek przymusowego lądowania — starannie oglądam śmigłowiec przed startem i o planowanej godzinie 06.00 GMT odrywam Delta Bravo od piaszczystego lądowiska w Dżialo.

Do dziś nie wiem, na którym odcinku lotu czas wlókł się wolniej. Czy nad 400 kilometrami Morza Śródziemnego między Maltą i Trypolisem, czy też nad 360 kilometrami pustyni między Dżialo i Tazerbo? Nad morzem jedno było pewne — każdy kurs południowy prowadził do Afryki. Teraz szukałem igły w stogu siana — małej wyspy zieleni w beznadziejnie monotonnym żółtym morzu piachu.

Członkowie załogi musieli chyba słyszeć stuk kamienia spadającego z mego serca, gdy po 2,5-godzinnym locie zobaczyłem wreszcie na horyzoncie ciemną plamkę. W tym samym bowiem momencie krzyknęli zgodnym chórem:

— Jest! Jest Tazerbo!

Z radosnymi głosami mechaników i rozpromienioną miną Szwaba kontrastowało to co czułem ja. A mnie w tym momencie było po prostu smutno.

Nie lubię bowiem finałów. Tymczasem dolot do Tazerbo oznaczał kres wielkiej przelotowej przygody. Koniec, kropka. Niezależnie od tego, co tu w oazie miałem jeszcze robić, dolatywałem do miejsca, z którego można już było tylko wracać.

DOKOŃCZENIE NASTĄPI

---

[1] Delta Bravo gotów do startu. Cel lotu Tazerbo, trasa przez Syrt, Adżedabię, Dżialo... (ang.)

[2] Delta Bravo — rodzier, rodzier — można startować... (ang.)

[3] Proceduralny zwrot, wymawiany poprawnie „Rodżer", oznaczający potwierdzenie przyjęcia i zrozumienia całego tekstu korespondencji. Tu przykład zarówno nieprawidłowej wymowy jak i zbytecznego podwójnego stosowania.

[4] Wieża Tripoli — rodzier rodzier...

[5] Popularne angielskie powiedzenie „Bezpieczeństwo przede wszystkim!"

[6] Prymitywna droga terenowa (ang.)

Nasze miejsce postoju, ze śmigłowcem zabezpieczonym przed burzą piaskową.
Zdjęcia: R. Witkowski

SAMOLOTY NA KTÓRYCH WALCZYLI POLACY

SAMOLOT ŁĄCZNIKOWO-OBSERWACYJNY RWD-14 „CZAPLA"

We wrześniu 1939 r. zaledwie 5 eskadr łącznikowych było wyposażonych w nieco nowsze i silniejsze (w porównanniu z R-XIII) samoloty łącznikowo-obserwacyjne RWD-14 „Czapla". Były to eskadry nr nr: 13, 23, 33, 53, 63. We wrześniu zostały one przekazane do dyspozycji poszczególnych armii lądowych, zaś plutony — poszczególnym dywizjom. Prowadziły one rozpoznanie wojsk nieprzyjaciela oraz własnych i podobnie jak R-XIII pełniły zadania łącznikowe.

Latając nisko, aby unikać spotkań z hitlerowskimi myśliwcami, były narażone na ogień z ziemi tak wojsk nieprzyjaciela jak i polskich. Spośród ok. 50 „Czapli" jakie znalazły się w jednostkach bojowych ok. 40 zostało zestrzelonych (w tym także przez własne oddziały) i zniszczonych na lotniskach, a także w czasie lądowania po ciemku w nieznanym terenie (np. z 33 eskadry w rejonie Inowrocławia). W dniu 17.IX.1939 r. osiem „Czapli" ewakuowano do Rumunii.

Samolot RWD-14 został zaprojektowany w Doświadczalnych Warsztatach Lotniczych na konkurs ogłoszony przez wojsko na następcę R-XIII. Do realizacji skierowano projekt RWD-14, z zastrzeżeniem, że w 1936 r. samoloty będą w jednostkach. Pierwszy prototyp z silnikiem Wasp „Junior" (420 KM) został oblatany w 1935 r., jednak osiągi nie były zadowalające. Drugi prototyp oblatano w 1936 r. Miał on silnik PZL „Mors-I" o mocy 340 KM. Z powodu drgań usterzenia samolot ten uległ katastrofie podczas prób maksymalnej prędkości. W 1937 r. wykonano trzeci prototyp, który uległ rozbiciu w podobny sposób. Czwarty prototyp został przeprojektowany i wyposażony w nowy silnik PZL „Mors-II" o mocy max. 420 KM. Oblatano go w końcu 1937 r. i próby wykazały spełnienie wymagań stawianych przez wojsko. Został zatem skierowany do produkcji seryjnej w Lubelskiej Wytwórni Samolotów, jednak opóźnienia w dopracowywaniu prototypów spowodowały obniżenie zamówienia do połowy. W 1938 r. rozpoczęła się produkcja seryjna, która trwała do początku 1939 r.

Samoloty RWD-14 „Czapla" weszły do jednostek liniowych na przełomie 1938/39 r. jako typ przejściowy w oczekiwaniu na nowoczesne i doskonałe LWS „Mewy", które jednak nie zdążyły wyjść z fabryk. Ogółem wykonano 65 samolotów RWD-14.

Konstrukcja. Kadłub spawany z rur stalowych, kryty płótnem i w przedniej części blachą duralową. Skrzydła o lekkim skosie, drewniane, dwudźwigarowe, kryte sklejką i płótnem, trójdzielne, wsparte na zastrzałach. Usterzenie o szkielecie metalowym. Stateczniki kryte sklejką, stery płótnem. Podwozie trójgoleniowe z amortyzatorami olejowo-powietrznymi.

Napęd: silnik PZL G-1620B „Mors", gwiazdowy, 9-cylindrowy, chłodzony powietrzem, rozwijający moc max. — 420 KM

Uzbrojenie: 1 stały k. masz. pilota PWU wz. 36 kalibru 7,7 mm oraz 1 ruchomy k. masz Vickers F kalibru 7,7 mm w tylnej kabinie.

WITOLD SZEWCZYK

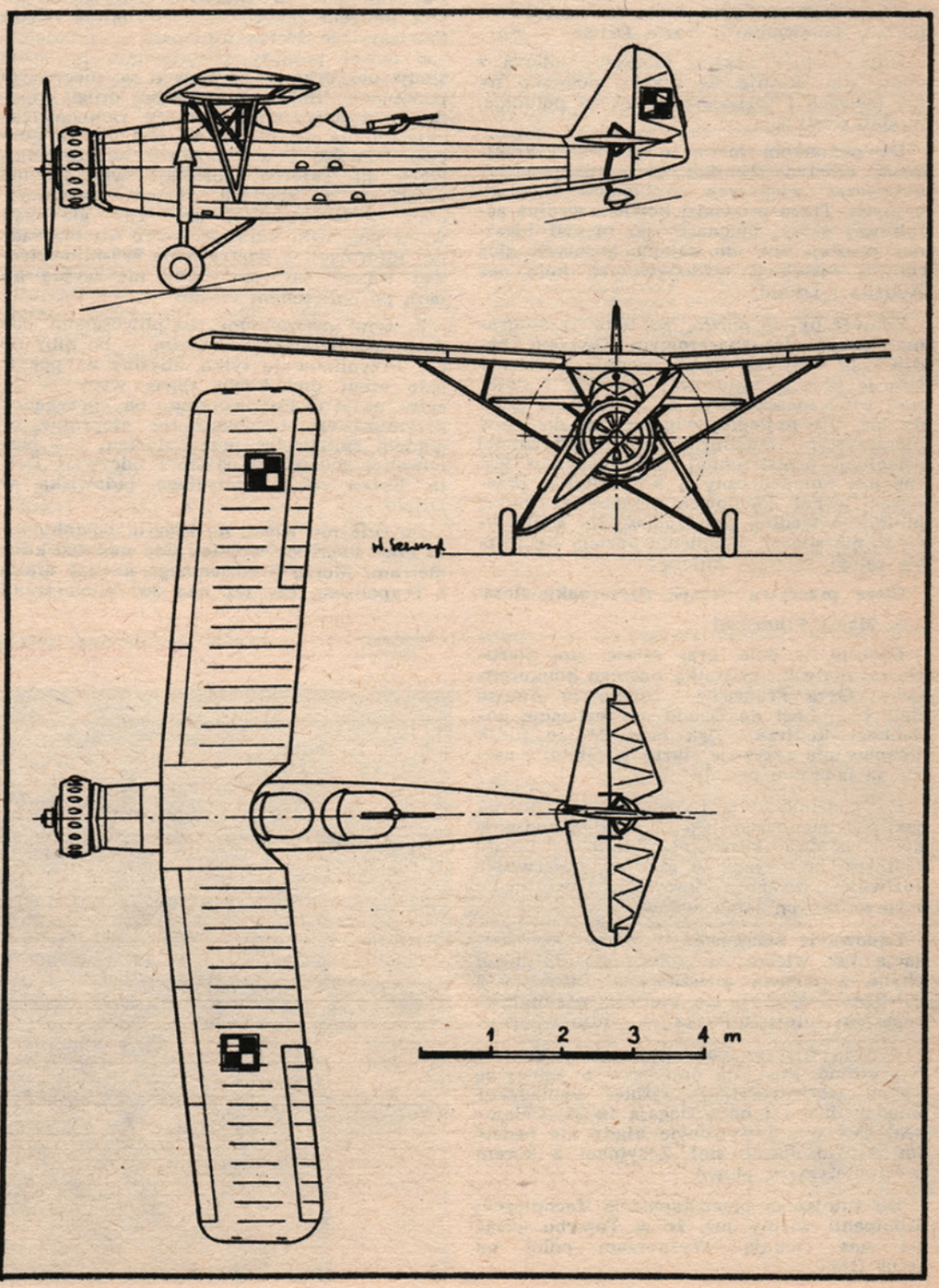
DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 11,9 m, długości — 9,0 m, wysokość — 3,0 m, pow. nośna — 22,0 m².

Masy: Masa własna — 1 225 kg (z k. masz.), masa użyteczna — 475 kg, masa całkowita max. — 1 700 kg.

Osiągi: Prędkość max. — 247 km/h, prędkość przelotowa — 232 km/h, prędkość min. — 80 km/h, wznoszenie — 6,1 m/s, pułap — 5 100 m, zasięg — 675 km.

Na zdjęciu: Pierwszy seryjny samolot RWD-14 „Czapla".



BEECHCRAFT „BONANZA" V-35B

Prototyp tego turystycznego samolotu o charakterystycznym usterzeniu oblatany został w grudniu 1945 r., a więc niemal 30 lat temu! Pomimo to samolot nadal znajduje się w produkcji i cieszy się dużą popularnością. Więcej, uważany jest za „coś" lepszego" wśród samolotów swej klasy.

Niewątpliwie „Bonanza" odznacza się nienaganną aerodynamiką i wysokim poziomem wykończenia oraz bogatym wyposażeniem zapewniającym komfortowy lot. Samolot jest ciągle ulepszany. I tak najnowsze serie są wyposażone w pilotów automatycznych oraz automaty wypuszczające podwozie, gdyby pilot o tym zapomniał.

„Bonanza" jest czteromiejscowym, jednosilnikowym wolnonośnym dolnopłatem konstrukcji metalowej.

Skrzydła dwudzielne, o obrysie trapezowym, poszerzone przy kadłubie, odznaczają się dużym wzniosem — 6°. Profil płata NACA-23016,5 u nasady przechodzi w NACA-23012 na końcach. Skręcenie geometryczne 3°. Konstrukcja dwudźwigarowo-kesonowa z pracującym pokryciem. Lotki i klapy szczelinowe — metalowe.

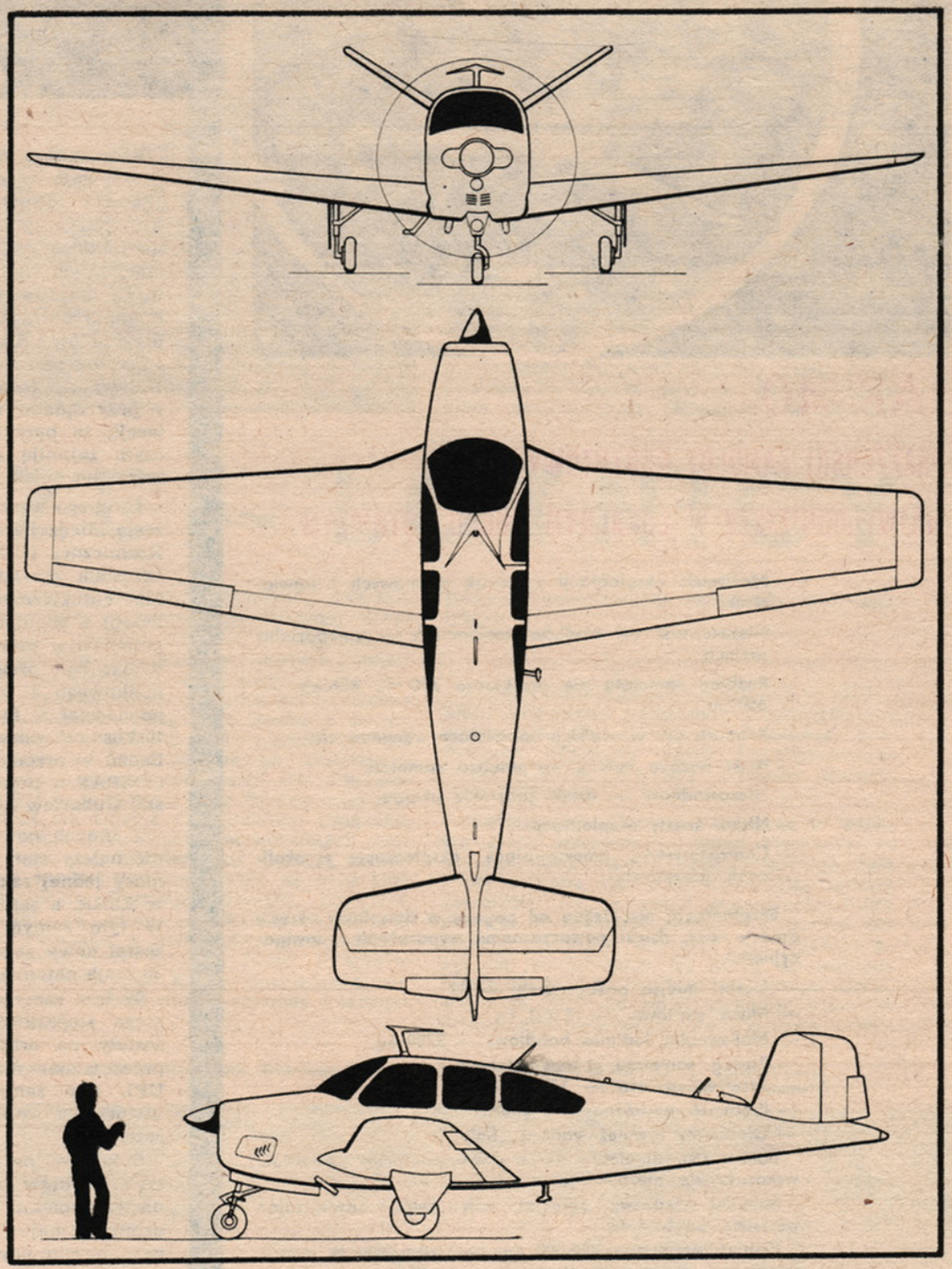
Kadłub o przekroju prostokątnym z zaokrąglonymi narożnikami odznacza się eleganckimi liniami. Kabina typu samochodowego o podwyższonym komforcie i doskonałej widoczności. Drzwi z prawej strony. Tylne boczne okna można uchylić w locie i podczas kołowania, dla poprawienia wentylacji.

Usterzenie Rudlickiego (motylkowe) składa się z dwóch identycznych wymiennych elementów o wzniosie 33°, spełniających rolę zarówno usterzenia wysokości, jak i usterzenia kierunku. Istnieją również wersje „Bonanzy" z klasycznym usterzeniem, oznaczone G-33 i F-33.

Podwozie trójkołowe z kołem przednim, całkowicie chowane w locie (elektrycznie). Amortyzatory olejowo-powietrzne. Hamulce tarczowe, hydrauliczne.

Silnik płaski, sześciocylindrowy Continental I0-520-BX o mocy 285 KM napędza dwułopatowe śmigło (constant-speed) Mc Cauley (na życzenie może być śmigło trzyłopatowe).

Zbiorniki o pojemności 167 litrów — w skrzydłach.

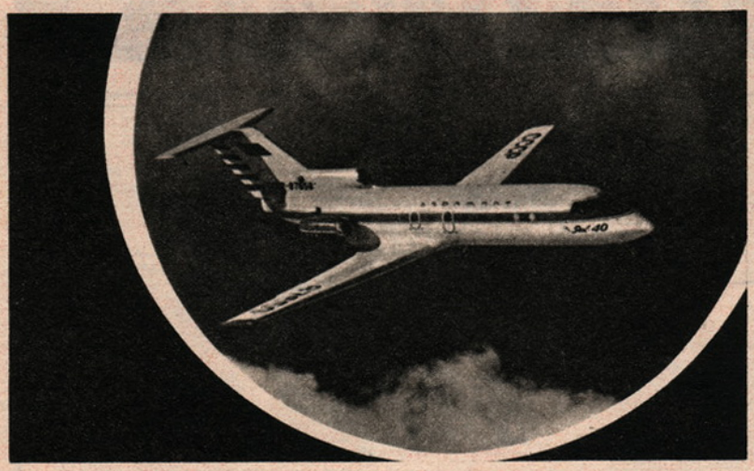


DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość: — 10,20 m długość — 8,05 m, wysokość — 2,30 m, pow. nośna — 16,9 m², wydłużenie — 6,2, wymiary kabiny — 2,16 x 1,07 x 1,27 m, pojemność bagażnika — 1 m³.

Masy: Masa własna — 930 kg, masa całkowita — 1 550 kg, ładowność bagażnika — 120 kg, obciążenie pow. — 92 kg/m², obciążenie mocy — 5,4 kg/KM

Osiągi: Prędkość max. (O m) — 338 km/h, prędkość przelotowa (2 000 m) — 327 km/h, prędkość przeciągnięcia — 80 do 120 km/h, wznoszenie — 5,7 m/s, zasięg — 1 600 km, rozbieg — 340 m, start, na 15 m — 570 m, lądowanie znad 15 m — 460 m, dobieg 245 m.



JAK-40

PASAŻERSKI SAMOLOT ODRZUTOWY

NAJWYGODNIEJSZY W LOKALNYM RUCHU LOTNICZYM

Możliwość eksploatacji z lotnisk gruntowych i trawiastych

Niezależność od środków naziemnych — samodzielny rozruch

- Rozbieg samolotu nie przekracza 700 m, dobieg — 360 m
- Komfort, jak w wielkich samolotach odrzutowych
- Niski poziom hałasu we wnętrzu samolotu
- Niezawodność — dzięki prostocie układu
- Niskie koszty eksploatacji
- Charakterystyki, umożliwiające eksploatację w okolicach górzystych.

Eksploatacja niezależna od pogody w dowolnym okresie dnia i nocy, dzięki nowoczesnemu wyposażeniu nawigacyjnemu.

— Liczba miejsc pasażerskich — 32
— Masa startowa — 16 000 kg
— Maksymalny ładunek handlowy — 2720 kg
— Zasięg samolotu z maksymalnym zapasem paliwa — 1800 km
— Prędkość podróżna 550 km/h
— **Oferujemy również wariant „Salon".**

Ponad 450 samolotów eksploatowanych przez **„Aeroflot"** wykazało się niezawodną pracą.

Samolot pokazowy obleciał cały świat, odwiedzając wszystkie kontynenty.

Przelatując ponad 200 000 km bez jakiejkolwiek awarii, udowodnił swoją niezawodność.

Szczegółowych informacji udziela:

·AVIAEXPORT·

V/O AVIAEXPORT
ZSRR, Moskwa, 121200
pl. Smolenskaja-Siennaja 32/34
Telefon: 244-26-86
Adres telegraficzny: Moskwa Awiaeksport
Telex: 7257

Kosmonauci radzieccy Piotr Klimuk i Witalij Siewastjanow przebywają w dalszym ciągu na pokładzie stacji kosmicznej „Salut-4". Prowadzą niezliczoną liczbę doświadczeń, medycznych, fizycznych i innych. Samopoczucie mają doskonałe i nic nie zakłóca realizacji programu. A oto kilka bieżących informacji związanych ze stacją kosmiczną. Na pokładzie „Saluta-4" znajduje się ponad pół setki przeróżnych przyrządów. Ponadto nowa załoga dostarczyła pokaźną liczbę dodatkowych przyrządów. Kosmonauci nie mogą zatem narzekać na brak zajęć, bo przecież wszystkie przyrządy są w jakiś sposób kontrolowane. Jeśli dodać jeszcze dwadzieścia różnych tablic z przyrządami pokładowymi, które wymagają ciągłej obserwacji, to przykład ten powinien wystarczyć do wyjaśnienia czym zajmują się kosmonauci. A przecież to jeszcze nie wszystko.

Drugiego czerwca w Warnie (Bułgaria) rozpoczęła się 18 sesja Międzynarodowego Komitetu do spraw Badań Przestrzeni Kosmicznej (COSPAR). W związku z tym załoga „Saluta-4" przesłała uczestnikom depeszę gratulacyjną, przyjętą z wielkim entuzjazmem przez zebranych. W obradach uczestniczyli uczeni z wielu krajów członkowskich. Podczas otwarcia obrad przemawiał premier Bułgarii Stanko Teodorow. Podkreślił on wielką rolę programu „Interkosmos" w umacnianiu potencjału naukowego i technicznego krajów socjalistycznych. Premier powiedział iż forma współpracy stosowana w organizacji „Interkosmos" pozwala nawet małym krajom przyłączyć się do badań w przodujących gałęziach nauki i techniki. W obradach COSPAR-u uczestniczyli dwaj kosmonauci radzieccy — Aleksiej Gubariew i Gieorgij Greczko.

Z innych nowości związanych z techniką rakietową wymienić należy start ośmiu satelitów Ziemi wyrzuconych przy pomocy jednej rakiety nośnej. Przeprowadzono go w końcu maja w ZSRR, a satelitami były „Kosmosy" od numeru 732 do 739. W tym samym dniu na orbitę okołoziemską wprowadzony został nowy satelita z serii „Kosmos" oznaczony numerem 740. 30 maja natomiast nastąpił start „Kosmosa-741".

W tym samym mniej więcej okresie, na skutek awarii ostatniego stopnia rakiety nośnej „Titan-3 S", nie wprowadzone zostały na orbity okołoziemskie dwa amerykańskie obiekty przeznaczone dla potrzeb łączności wojskowej. Według opinii UPI, tym samym zahamowany może być plan globalnego utworzenia wojskowej sieci łączności przy pomocy sztucznych satelitów.

Sukcesem natomiast zakończyło się wyrzucenie dwóch małych satelitów technicznych, w kolejności dwunastego i trzynastego obiektu kosmicznego Francji. Satelity wprowadzono na orbitę 17 maja. Start nastąpił z ośrodka w Gujanie francuskiej przy użyciu nowej rakiety „Diamant"-B.P 4. Satelity obiegają naszą planetę na wysokości maksymalnie oddalonej od Ziemi 1 227 km, a minimalnie 277 km.

Również pomyślny był start trzeciego satelity, przeznaczonego dla potrzeb wewnątrzkrajowej łączności w Kanadzie. Satelita ma oznaczenie „Anik-3" i wystartował 7 maja przy pomocy rakiety amerykańskiej „Thor-Delta". W połowie maja satelita ustabilizowany zostanie w określonym miejscu, pełniąc funkcję obiektu geostacjonarnego.

P. E.

Załoga stacji „Salut-4": Piotr Klimuk i Witalij Siewastjanow. Zdjęcia: APN

SPORT

■ **FAI** zatwierdziła dwa międzynarodowe rekordy spadochronowe formuły relativ. Pierwszy z nich — to utworzenie w spadaniu „gwiazdy" z 16 spadochroniarek (USA), drugi — utworzenie „gwiazdy" z 10 spadochroniarek w ciągu 50,1 s (ZSRR, 3.X.1974 r.). Zatwierdzono również trzeci rekord — radzieckiego skoczka Edena Eskenderowa, który w ciągu kilku nocy od dnia 16 do 23.X.1974 r. wykonał aż 21 lądowań w samym centrum koła, a przy 22 skoku odchylenie wyniosło jedynie 0,08 m.

■ **Trasę** długości 6170 km przeleciał bez lądowania seryjny odrzutowy samolot dyspozycyjny Learjet-36, z Honolulu do Wichita (USA), w ciągu 7 godz. 15 min. Na pokładzie znajdowało się 2 członków załogi i 2 pasażerów. Nie posiadano dodatkowych zbiorników paliwa. W trakcie serii lotów doświadczalnych Learjet-36 przeleciał w ciągu 27 godzin ogółem 19 500 km, przy trzech międzylądowaniach. Z Paryża przeleciano najpierw do Los Angeles (9210 km) z dotankowaniem we Frobisher Bay (Kanada), z Los Angeles do Honolulu (4235 km) i stąd do Wichita.

■ **Cztery** konkurencje rozegrano w 10 jubileuszowych zawodach szybowcowych w Hahnweide (RFN). W klasie otwartej zwyciężył S. Baumgartl (RFN) na szybowcu ASW-17, w klasie standard F. Henkel (RFN) na ASW-15B. Startowało ogółem 58 zawodników, w tym 5 z Wielkiej Brytanii, 4 ze Szwajcarii, 3 z Holandii, 2 z Belgii, 1 z Austrii, 1 ze Szwecji i 1 z Włoch.

■ **Od** 1970 r. istnieje klub szybowcowy... na Alasce, w Fairbanks, założony przez Rolanda Grabowskiego. Obecnie klub dysponuje dwoma szybowcami. Starty dokonywane są ze starego lotniska w pobliżu granicy z Kanadą i z Fairbanks, z holu za samochodem. Warunki termiczne na Alasce są w lecie, jak się okazuje, bardzo dobre.

MILITARIA

■ **Podczas** prób pod Dallas (Teksas) uległ rozbiciu nowy amerykański samolot YF-16. W czasie symulowanego lądowania — wysunęła się tylko połowa podwozia. Samolot ponownie wzbił się w górę. Próbowano dotankować maszynę w powietrzu — bez skutku. Pilot doświadczalny Anderson nie zdołał uruchomić awaryjnego systemu wysuwania podwozia i musiał lądować „na brzuchu". Wybrał murawę zamiast pasa betonowego. Po zatrzymaniu się samolotu wyskoczył z kabiny i odbiegł od miejsca awarii. Na szczęście do wybuchu i pożaru nie doszło. Do Paryża na Salon poleciał non stop (7 godzin lotu) drugi prototyp YF-16.

■ **Próbnych** lotów na amerykańskim samolocie F-5 „Eagle" dokonali ostatnio piloci zachodnioniemieckiej Bundeswehry, w bazie lotniczej Edwards (Kalifornia).

■ **Na terytorium** kilku krajów zachodnioeuropejskich odbyły się manewry lotnictwa NATO, przebiegające pod kryptonimem „Royal Flash". Główną bazą tych manewrów było lotnisko wojskowe w Bremgarten (Nadrenia — Palatynat). Udział w manewrach wzięły dziesiątki samolotów wojskowych „Phantom", „Mirage" i „Starfighter", należących do sił powietrznych USA, W. Brytanii, RFN, Belgii i Holandii.

■ **Zielone** światło dla budowy morskiej wersji pionowzlotu „Harrier" („Sea Harrier") zapalił wreszcie, po wielu targach i namysłach, rząd brytyjski. W latach 1979—1981 marynarka brytyjska otrzyma 25 samolotów tego typu, które będą bazować na lotniskowcu „Invincible". Anglicy spodziewają się również eksportu „Sea Harrier'ów".

Z LOTU PO ŚWIECIE

■ **W bazie** Langenledarn, koło Wiednia, Szwedzi zaprezentowali austriackim specjalistom wojskowym samolot SAAB „Viggen". Austriacy są zainteresowani kupnem tego typu samolotów.

PRZEMYSŁ

■ **Egipt** zakupił we francuskich zakładach Aerospatiale 42 śmigłowce SA-341 „Gazelle".

■ **Znany** zachodnioeuropejski „aerobus" A-300 B zyskuje sobie coraz większe uznanie w opinii fachowców. Obecnie znajduje się w budowie pierwsza seria 52 samolotów tego typu (część jest już gotowych). Dotychczas zamówiono 45 maszyn. Sześć jest już eksploatowanych, dwa wkrótce wejdą do służby.

■ **Rząd** Peru zakupił 10 samolotów szwajcarskich Pilatus „Turbo-Porter" na pływakach, które używane będą w amazońskiej dżungli do komunikacji z odległymi ośrodkami poszukiwania ropy naftowej. Dotychczas zakłady Pilatus w Stans sprzedały 360 tego typu samolotów, do 40 krajów.

Rys.: CSA

31 SALON LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY W PARYŻU

W dniach 31 maja – 8 czerwca br. odbył się w Paryżu 31 Międzynarodowy Salon Lotniczy i Astronautyczny. Otworzył go prezydent Francji Valery Giscard d'Estaing. Na lotnisku Le Bourget wystawiło swe eksponaty z dziedziny lotnictwa cywilnego, wojskowego i astronautyki 20 państw. Znalazły się wśród nich m.in.: pasażerskie naddźwiękowe samoloty – radziecki Tu-144 oraz anglofrancuski „Concorde", amerykański Lockheed „Tristar" i radziecki Ka-26, francuski „Gazelle" i amerykański Sikorsky-76. Wśród eksponatów wojskowych uwagę zwróciły dwie konkurujące ze sobą maszyny: amerykański YF-16 i francuski „Mirage" F-1. „Gwoździem" Salonu stały się eksponaty techniki kosmonautycznej: radziecka stacja orbitalna „Salut" i statek załogowy „Sojuz", amerykańska automatyczna stacja międzyplanetarna „Viking", która poleci w kierunku Marsa oraz eksponaty dotyczące zbliżającego się radziecko-amerykańskiego lotu w Kosmos na statkach programu „Sojuz-Apollo". Honorowymi gośćmi Salonu byli: radzieccy kosmonauci Aleksiej Gubariew i Gieorgij Greczko oraz amerykański astronauta William Pogue.

Na zdjęciu: Widok spod skrzydła radzieckiego samolotu Tu-144 na tereny wystawowe.

Zdjęcie: Lech Zielaskowski

STEROWCE

■ **Grupa** japońskich entuzjastów sterowców zamierza zbudować sterowiec, którym w lipcu 1976 r. (na 200-lecie USA) chce przelecieć Pacyfik z Japonii do USA. Nad planami sterowca pracują już od dłuższego czasu inżynierowie Hidemasa Kimura — twórca samolotu YS-11 i Mitsuo Makino, z uniwersytetu Nihon w Tokio. Sterowiec ma być napełniony helem, mieć długość 54,40 m, wysokość 17,80 m, szerokość 13,60 m i pojemność 6 000 m³. Dwa silniki po 200 KM, prędkość podróżna 80 km/h.

IMPREZY — WYSTAWY

■ **31 maja** otwarte zostało na zamku Balleroy (40 km od Caen w Normandii, Francja) pierwsze na świecie muzeum balonów wolnych. Pochodzący z XVII wieku zamek jest obecnie własnością Amerykanina Malcolma S. Forbesa, który w początkach br. zamierzał przelecieć balonem Atlantyk.

■ **Z okazji** Tygodnia Książki bawił w NRD Stanisław Lem, znany polski pisarz, autor książek fantastyczno-naukowych. Wziął on udział w imprezach w Berlinie, Rostocku i Wismarze.

TRANSPORT

■ **Samoloty** czechosłowackich linii lotniczych ČSA przewiozły w r. ub. 1,7 mln pasażerów i 27 tys. ton ładunku, przelatując 28 mln km. Wszystkie międzynarodowe linie tego przedsiębiorstwa obsługiwane są przez samoloty Tu-134, Tu-134A i Il-62. Plany rozwoju czechosłowackiego transportu lotniczego przewidują powiększenie taboru w oparciu o dostawy radzieckich samolotów, a także rozbudowę lotnisk. Tak np. port lotniczy w Pradze — Ruzyni będzie w 1980 r. przyjmował 3 600 tys. podróżnych i przeładuje 76 tys. ton ładunków. Również porty w Bratysławie, Ostrawie i Brnie będą rozbudowane i wyposażone w najnowocześniejsze urządzenia.

■ **Francuski** odrzutowy samolot dyspozycyjny Falcon-10-03 odbył pomyślnie próby startów i lądowań w terenie przygodnym, pozbawionym betonowych pasów startowych. Prób dokonywano we Francji (Salon-de-Provence) i w Hiszpanii (Murcja, Albacete, Alicante, Liria i Tablada). Następne próby przeprowadzone zostaną w jeszcze cięższym terenie — na Alasce i w Kanadzie, na odcinkach do 1 500 m długości.

■ **Poważne** kłopoty z uruchomieniem 1 stycznia 1976 r. regularnych lotów samolotu „Concorde" może mieć towarzystwo lotnicze „British Airways". Przyszli piloci samolotów „Concorde" zażądali bowiem podwojenia pensji — z 14 000 do 28 000 funtów. Ze względów finansowych określono to żądanie jako niemożliwe do spełnienia. Targi jednak trwają nadal.

■ **W związku** z pogarszającą się sytuacją finansową transportu lotniczego, w Stanach Zjednoczonych rozważa się możliwość połączenia kilku towarzystw lotniczych tak, aby liczba głównych przewoźników lotniczych amerykańskich zmniejszyła się z 11 do 6—8.

■ **W Japonii** ma być pobierana opłata od pasażerów lotniczych, przeznaczona na cele związane z ochroną mieszkańców przed hałasem. Wysokość jej będzie zróżnicowana (średnio 2 dol., ale np. w Osace — 4 dol.), zależnie od stopnia natężenia hałasu w pobliżu danego portu lotniczego. Od opłaty będą zwolnieni pasażerowie korzystający z samolotów uciszonych (B-747 SR, „Tristar").

ROK ZAŁOŻENIA 1930

SKRZYDLATA POLSKA

Wyróżniona Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale w Paryżu (FAI).

REDAKCJA
ul. Widok 8, 00-023 Warszawa
Telefon: 27-33-78

WYDAWCA:
Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
ul. Kazimierzowska 52,
02-546 Warszawa, tel. 49-27-51 do 9

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

REDAGUJE ZESPÓŁ: JERZY R. KONIECZNY – redaktor naczelny, JANUSZ WOJCIECHOWSKI – zastępca redaktora naczelnego, JERZY ZARĘBSKI – sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, HENRYK KUCHARSKI – zastępca sekretarza redakcji, JERZY GRZEGORZEWSKI, WIKTOR WIONCZEK, STANISŁAW SZYMAŃSKI – redaktor graficzny, IRENA BĄKOWICZ – redaktor techniczny.
WARUNKI PRENUMERATY: cena prenumeraty krajowej: rocznie 156 zł, półrocznie – 78 zł, kwartalnie – 39 zł. Instytucje państwowe i społeczne, zakłady pracy, szkoły itp. mogą zamawiać prenumeratę wyłącznie w miejscowych oddziałach i Delegaturach Przedsiębiorstw Upowszechniania Prasy i Książki „Ruch", w terminie do 25 listopada na rok następny. Prenumeratorzy indywidualni w terminie do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty mogą opłacać prenumeratę w urzędach pocztowych i u listonoszy lub dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 – Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę, która jest o 40% droższa od prenumeraty krajowej, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", 00-840 Warszawa, ul. Wronia 23, konto PKO Nr 1-6-100024. Sprzedaż egzemplarzy numerów zdezaktualizowanych, na uprzednie pisemne, zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² – 10,50 zł za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada. Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. DRUK: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa, ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 13.VI.1975 r. Zam. 4781. B-89
INDEKS 37703/37505

RAKIETĄ PO ŚWIECIE

Dziś przedstawiamy lotnictwo sportowe i cywilne Francji, z którą łączą Polskę tradycyjne i owocne kontakty kulturalne i gospodarcze oraz aktywna współpraca na rzecz odprężenia w stosunkach międzynarodowych. Wyrazem tego jest obecna wizyta w naszym kraju prezydenta Republiki Francuskiej.

Poniżej: Najnowszy port lotniczy Paryża – CDG w Roissy-en-France, który właśnie obchodzi 1 rocznicę swej pracy.

NIECH ŻYJĄ BALONY

Północna Francja znana jest z tradycyjnych wzlotów balonowych, uprawianych tu od pierwszych lat naszego wieku. Do dziś istnieje tam Towarzystwo Aerostatyczne posiadające 7 balonów; najnowszy o pojemności 700 m^3 i dumnej nazwie „Lew Flandrii".

Wzloty balonów francuskich (i belgijskich) cieszą się tam wielką popularnością. Biorą w tym żywy udział wszyscy mieszkańcy miast i miasteczek. Oto start balonu w Armentières.

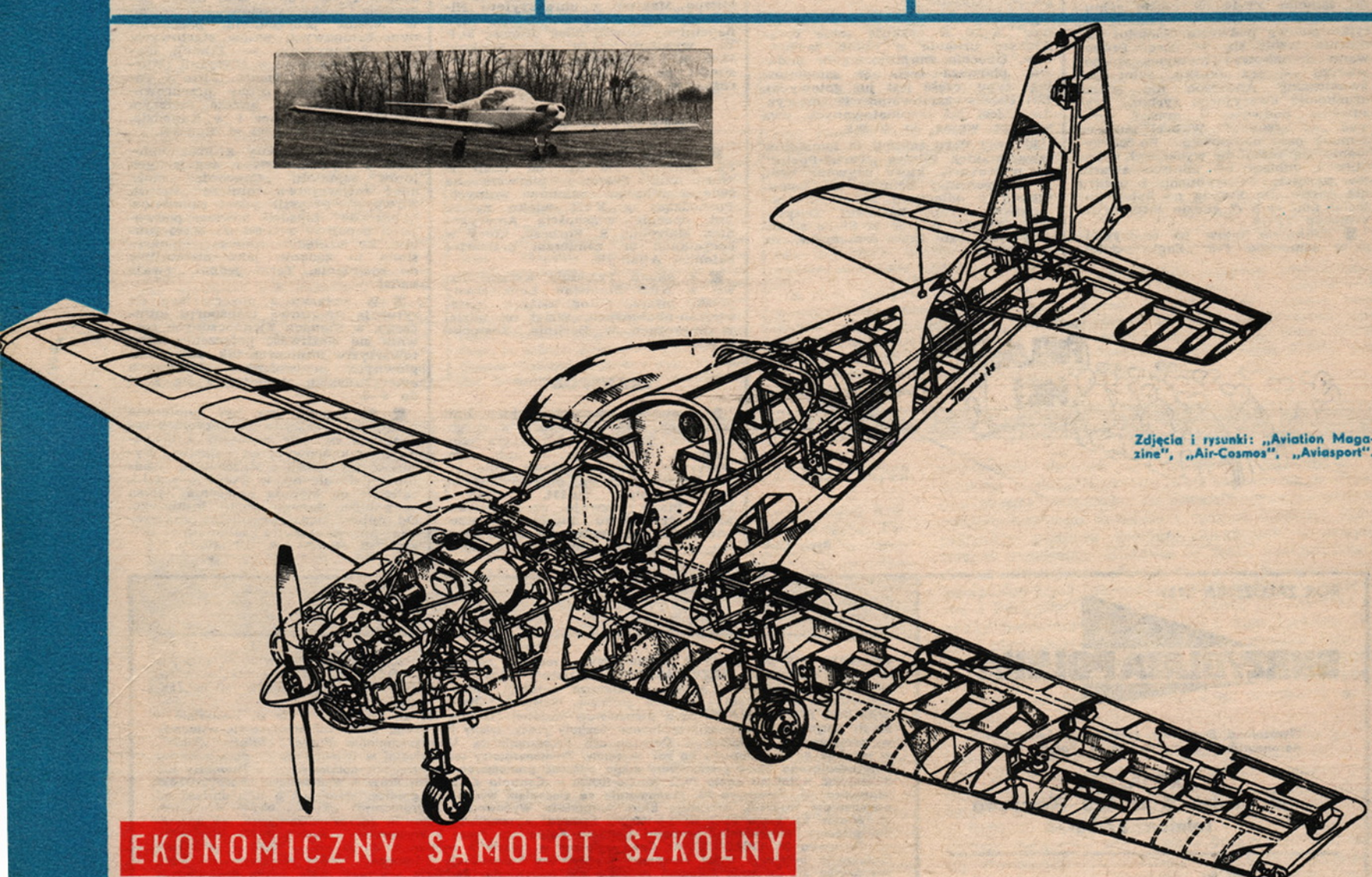
IDEALNY SAMOLOT AKROBACYJNY

Tak rysownik wyobraża sobie idealny 1-miejscowy samolot akrobacyjny, który z silnikiem o mocy 200 KM rozwija prędkość max. – 335 km/h, ma wznoszenie – 14 m/s oraz prędkość min. – 70 km/h. Silnik z krążącym tłokiem Mazda-Wankel jest zabudowany w środku ciężkości samolotu i napędza poprzez długi wał śmigło pchające umieszczone na końcu kadłuba. Chociaż był to tylko żart primaaprilisowy czasopisma „Aviation Magazine", widać w nim sporo pomysłowości technicznej. Nic dziwnego, twórcą tego „samolotu do akrobacji integralnej" był wybitny specjalista lotniczy. Marzenia konstruktorów często przejawiają się w żartach primaaprilisowych.

FFVL
FEDERATION FRANÇAISE DE VOL LIBRE

LOTNIE

Lotnie mają we Francji bardzo wielu zwolenników. Są oni zrzeszeni od maja 1974 r. we Francuskiej Federacji Lotu Swobodnego (FFVL), skupiającej ok. 50 klubów oraz 500 pilotów z uprawnieniami. Warto dodać, że francuskie ministerstwo do spraw młodzieży i sportu popiera rozwój lotniarstwa. Instruktorzy nauki latania mają otrzymać dyplomy państwowe.



Zdjęcia i rysunki: „Aviation Magazine", „Air-Cosmos", „Aviasport".

EKONOMICZNY SAMOLOT SZKOLNY

Przekrój perspektywiczny pokazuje nowy 2-miejscowy samolot szkolny Fournier RF-6B. Dwuster. Miejsca załogi obok siebie. Rozpiętość – 10,5 m, długość – 7 m, pow. nośna – 13 m^2. Masa własna – 470 kg, masa całkowita max. – 740 kg (do akrobacji – 675 kg). Prędkość max. – 210 km/h, prędkość przelotowa – 120 do 190 km/h, wznoszenie – 4 m/s, prędkość lądowania – 70 km/h, zasięg max. – 1450 km, długość startu – 290 m. Silnik – Continental o mocy 90–100 KM. Samolot wyróżnia się ekonomicznością.